

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE  
Faculté des lettres et sciences humaines  
Université de Sherbrooke

**Saint-Petersbourg : analyse cartographique et géographique de l'évolution  
urbaine aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle.**

Par  
Anthony Trouilhas  
Mémoire pour obtenir  
La Maîtrise ès arts (Histoire)

Université de Sherbrooke  
Février 2021

## Résumé

Ce mémoire propose d'explorer, cartographiquement, l'évolution urbaine de Saint-Pétersbourg fondée en 1703 par Pierre le Grand. Celui-ci voit en sa création une œuvre mystique et une ouverture à l'Europe. L'analyse d'un corpus de six sources, de 1721 à 1894, doit donc être mise à l'épreuve de la recherche historique. Le mémoire propose de vectoriser, grâce à un système d'information géographique, les éléments tirés des monographies et des témoignages de voyageurs pour comprendre comment l'urbanisme s'adapte au territoire. Ce dernier ayant des atouts et des faiblesses, la mise en dialogue des données et de la carte permettra de comprendre l'influence que le territoire possède sur le développement urbain de Saint-Pétersbourg. La vision grandiose qu'envisage initialement Pierre le Grande sur certains espaces ne sera qu'un rêve inachevé. Le mémoire rend compte de la priorisation et la solidification, par les successeurs de Pierre, du centre-ville et une expansion urbaine vers le sud, initialement ignoré.

**Mots-clés :** Carte, Cartographie, Russie, Histoire russe, Saint-Pétersbourg, Histoire, Géographie, Urbain, Ville, XVIII<sup>e</sup> siècle, XIX<sup>e</sup> siècle, SIG.

## Remerciements

Premièrement, je voudrais remercier mes parents, Nathalie et Olivier, et l'ensemble de ma famille, pour leur soutien et leurs encouragements dans mes projets. Sans eux rien ne serait possible.

Je veux également remercier Florence Fortin-Giasson, pour sa présence permanente dans les bons comme les moins bons moments de mon parcours.

Académiquement, je voudrais remercier mon directeur de maîtrise, Tristan Landry, pour ses conseils, l'originalité de ses idées, et sa volonté, permanente, d'explorer de nouvelles pistes inspirantes pour ses étudiants. Une mention plus que spéciale à Joshua L. Vachon pour son soutien technique, sa disponibilité, mais avant tout, son amitié.

Finalement je voudrais remercier l'ensemble de mes amis qui ont facilité, depuis maintenant cinq ans, mon intégration et mon épanouissement au Québec. Je pense particulièrement à Hubert Cousineau, Frédéric Gosselin, Marc-Antoine Jutras-Komlosy, Claude Pelletier, Alexis Tétreault, Nicholas Thérout, Victor Picquet, Antoine Gauthier-Trépanier, Yanick Pinard et Marc-Olivier Paquin.

Enfin, un merci à mes amis de France, Simon Caumeil, Victor Caumeil, Valentin Lecroc, Jérémy Chevalier, Sylvain Hibert, Clément Roche, Vincent Roche et Pierre Berger, pour leur présence et leur infaillible amitié.

## Table des matières

Résumé.....	1
Remerciements.....	2
Liste des figures .....	5
Introduction.....	7
Problématiques.....	9
Hypothèses .....	9
Concepts.....	10
Historiographie.....	12
I. Saint-Petersbourg entre le XVIII <sup>e</sup> et XIX <sup>e</sup> siècle.....	12
A) XVIII <sup>e</sup> siècle : découverte d'un espace et prémices urbains .....	12
B) XIX <sup>e</sup> siècle : révolution technologique et crises naturelles .....	15
II. L'informatique au service de l'analyse urbaine.....	18
A) De l'utilité d'un système d'information géographique .....	18
B) Comprendre l'urbain à travers une carte .....	20
Méthodologie .....	23
Corpus de sources.....	23
Le processus informatique .....	27
Structure du mémoire.....	28
I. Une ville sortie des eaux.....	29
A. Le rêve de Pierre le Grand.....	29
A. 1. L'ambition d'un monarque constructeur .....	29
A. 2. La carte de Bush.....	35
A. 3. L'environnement de l'estuaire de la Neva.....	37
A. 4. La première assise urbaine .....	44
Conclusion.....	49
B. Planifier pour mieux parer.....	50
B. 1. Saint-Petersbourg post-créditeur.....	50
B. 2. Une actualisation cartographique .....	52
B. 3. Caractéristiques des premiers arrondissements .....	54
B. 4. La dynamique urbaine .....	62
Conclusion.....	67
II. L'urbanisme au défi de la nature .....	68
A. L'empreinte de Catherine II .....	68
A. 1. Du bois à la pierre .....	68
A. 2. La carte de Savinkov .....	69



A. 3. La cohérence urbaine par la centralisation .....	72
A. 4. L'urbain au service de la beauté visuelle .....	76
Conclusion.....	82
B. Les contraintes d'un territoire.....	83
B. 1. Catastrophes sur Pétersbourg.....	83
B. 2. Cartographie post-catastrophe .....	85
B. 3. L'inondation de 1824 : autopsie d'une catastrophe annoncée.....	87
B. 4. Le Pétersbourg en reconstruction des années 1830 .....	91
Conclusion.....	96
III. Saint-Pétersbourg marquée par le sceau industriel.....	97
A. Une politique urbaine au service de l'industrie .....	97
A. 1. L'inexorable développement manufacturier.....	97
A. 2. Une cartographie de la situation industrielle .....	99
A. 3. Continuité et innovation .....	101
A. 4. Adapter l'espace à la réalité manufacturière .....	107
Conclusion.....	110
B. Les conditions urbaines au pic de la révolution industrielle.....	111
B. 1. Confrontation de facteurs .....	111
B. 2. Image de Saint-Pétersbourg à la veille du XX <sup>e</sup> .....	113
B. 3. La distribution du transport .....	115
B. 4. L'équilibre urbain de la fin du XIX <sup>e</sup> siècle.....	119
Conclusion.....	124
Conclusion générale .....	126
Bibliographie.....	133
Sources : .....	133
Études : .....	134
Annexes.....	138

## Liste des figures

1. [Île aux lièvres.](#)
2. [Île Vassilievski.](#)
3. [Carte de Bush \(1717-1721\).](#)
4. [L'île Pétersbourg, l'Amirauté, le Monastère Alexandre-Nevski.](#)
5. [Gestion hivernale de la Neva, port de secours, et bas-fonds.](#)
6. [Limite des inondations selon Weber \(1725\).](#)
7. [Les pilotis de l'Amirauté et de la forteresse Pierre et Paul.](#)
8. [Les deux collines de Vyborg et de Litenoi et un marécage.](#)
9. [L'île Vassilievski et ses canaux.](#)
10. [Le Slabode des Moscovites \(future Litenoi\) et la perspective Nevski.](#)
11. [Le Quartier tatar, sa friperie et les marchés environnants.](#)
12. [Les clochers de la ville en 1721.](#)
13. [Carte de Mikhail Makhaev et John Truscott \(1753\).](#)
14. [Les arrondissements de Saint-Pétersbourg en 1753.](#)
15. [Démarcation entre la \*Central City\* et l'\*Outskirt\* en 1753.](#)
16. [Les casernes Semenovskii et Izmailovskii \(1753\).](#)
17. [L'ouest de l'île Vassilievski, son port, ses habitations \(1753\).](#)
18. [Le quartier de Pétersbourg et son Kronwerk \(1753\).](#)
19. [Le trident de l'Amirauté \(1753\).](#)
20. [Le premier pont permanent entre Vassilievski et l'Amirauté, et les espaces commerciaux \(1753\).](#)
21. [Espaces critiques protégés \(1753\).](#)
22. [Les \*Slabode\* militaires et l'hôpital \(1753\).](#)
23. [Carte Savinkov \(1804\).](#)
24. [Arrondissements de Saint-Pétersbourg \(1804\).](#)
25. [L'île Vassilievski, ses habitations, son marécage \(1804\).](#)
26. [L'expansion de la cité en 1737 \(Rozman\) sur la carte de 1804.](#)
27. [Les quais de Saint-Pétersbourg \(1804\).](#)

28. [Risque d'une inondation de cinq et dix pieds \(1804\).](#)
29. [La Grande Avenue \(île Vassilievski\) et la Perspective Nevski \(1804\).](#)
30. [Localisation de Gostinyy Dvor \(1804\).](#)
31. [Les canaux Obvodnyy et Ligovo \(1804\).](#)
32. [Nouveau port à la pointe de la Nativité \(1804\).](#)
33. [Carte Savinkov \(1835\).](#)
34. [Digue protectrice sur l'île Vassilievski.](#)
35. [L'inondation de 1824 d'après l'encyclopédie Brockhaus et Efron.](#)
36. [Hauteur de la crue de 1824, par rue, d'après Samuil Aller.](#)
37. [Pourcentage de bâtiments en pierre par district \(1836\).](#)
38. [Trois espaces insalubres \(1835\).](#)
39. [Le point d'origine de l'épidémie et les hôpitaux dédiés au choléra en 1831 \(d'après Barabanova et Kraikovski\).](#)
40. [Carte Overchenko \(1852\).](#)
41. [Le premier pont permanent.](#)
42. [Le quartier des galères et le terrain de Smolensk \(1852\).](#)
43. [Gostinyy Dvor et la place Sennaia \(1852\).](#)
44. [La gare Tsarkoe Selo et de Nicolaïevski \(1852\).](#)
45. [La zone de restriction industrielle \(1833\) et le canal Obvodnyy.](#)
46. [La répartition des manufactures \(1852\).](#)
47. [Carte de Marcks \(1894\).](#)
47. [Le réseau de transport en 1894.](#)
48. [Le renouveau portuaire.](#)
49. [Le canal Obvodnyy sur la carte de Bush \(1721\).](#)
50. [Surpeuplement, en pourcentage, des appartements avec 10 habitants ou plus par chambre.](#)
51. [La croissance démographique des arrondissements durant les années 1890.](#)
52. [Appartements avec eau courante \(1882-1896\).](#)
53. [Appartements avec toilettes \(1882-1896\).](#)

## Introduction

L'histoire de Saint-Pétersbourg commence dans un marais au cœur de l'estuaire de la Neva. Terre suédoise, cet espace est conquis par le tsar Pierre le Grand en 1703 dans le cadre de la guerre du Nord (1700-1721). Pierre 1<sup>er</sup> entreprend la création d'une ville nouvelle qui deviendra la capitale de la Russie impériale. L'objectif de cette entreprise colossale : donner une image moderne d'un empire qui reste à l'extérieur des problématiques des grandes puissances européennes<sup>1</sup>. Dans une perspective d'eupérisation de la cité, le tsar fait venir des architectes d'Europe pour construire la ville à la mode occidentale, soit, aux antipodes de Moscou qui reste l'âme de la Russie et des slavophiles<sup>2</sup>.

Ville-chantier, on décrivait Pétersbourg comme si elle était déjà achevée dans sa perfection : ce paradoxe, qui ne troublait pas outre mesure les panégyristes de la ville, tenait à une entreprise aussi paradoxale, puisque Pétersbourg se prétendait l'image de la modernité et revendiquait en même temps l'épaisseur historique d'une vieille cité européenne.<sup>3</sup>

Saint-Pétersbourg est un chantier qui doit avancer à pas de géant pour assouvir les désirs du tsar. Ce dernier est au cœur de la construction, il décide de tout. Ses successeurs ont une tâche difficile puisqu'en 1725 le tsar créateur laisse l'objet de tous ses fantasmes orphelin. Les successeurs de Pierre ont tous un impact sur la ville ce qui a pour effet d'apporter de nombreuses modifications urbaines. Outre l'importance des souverains, Saint-Pétersbourg s'installe comme une puissance urbaine européenne : cette ville qui n'existe pas au début du XVIII<sup>e</sup> siècle dépasse Moscou au début du XIX<sup>e</sup>. Pourtant, rien ne laisse présager que le rêve de Pierre sera un succès. L'espace choisi, la composition des sols, les choix urbains, les inondations, les feux, la révolution industrielle sont autant de facteurs qui peuvent remettre en cause un projet.

---

<sup>1</sup> James H. Bater, *St. Petersburg: Industrialization and Change*, Londres, Edward Arnold, 1976, p. 2.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 4-5.

<sup>3</sup> Wladimir Berelowitch et Olga Medvekova, *Histoire de Saint-Pétersbourg*, Paris, Fayard, 1996, p. 212.

L'analyse de ces évolutions est possible à travers la cartographie qui donne une représentation visuelle du projet. Tout au long de mes recherches, en ayant accès à l'historiographie occidentale (je ne possède pas une connaissance approfondie de la langue russe), il est apparu évident que l'histoire de Saint-Pétersbourg a été peu étudiée à travers les cartes. Le seul ouvrage utilisant l'aspect cartographique est l'œuvre du géographe James Bater, en 1976. Depuis, certains ont fait appel aux cartes, mais ces dernières ne sont pas au cœur de l'étude et ont plutôt un rôle d'illustration. Un système d'information géographique (SIG) pourrait venir apporter de nouvelles interprétations, ou *a minima*, repérer des phénomènes spatiaux n'ayant pas encore fait l'objet d'étude. L'historienne Anne Kelly Knowles croit que l'utilisation d'un SIG permet de réexaminer d'une manière pluridisciplinaire les analyses passées. Un SIG historique ambitionne de situer l'histoire dans son contexte géographique en utilisant les caractéristiques spatiales pour interpréter le passé<sup>4</sup>. Dans l'éventualité d'un SIG à propos de Saint-Pétersbourg, mes réflexions se sont précisées à la suite d'une émission de la British Broadcasting Corporation (BBC) intitulée *The Beauty of Maps*. Dans un extrait est prise en exemple la carte de Londres, publiée en 1682 par William Morgan<sup>5</sup>. Le document paraît quelques années après l'incendie de 1666 qui dévaste une grande partie de la capitale anglaise. La carte de Morgan est censée montrer comment Londres s'est reconstruite suite à cette catastrophe en faisant, d'après le documentaire, la première carte « moderne » de Londres. La source donne espoir et confiance et montre Londres rebâti de manière organisée. Toutefois, la réalité intérieure de la ville est différente de celle montrée par la carte : zone en désordre, prison ignorée, problème sanitaire et de surpopulation. C'est à ce moment que l'utilisation d'un SIG devient pertinente, car il permet d'apporter des informations nouvelles sur des aspects, parfois volontairement, ignorés. Saint-Pétersbourg est une ville soumise à plusieurs facteurs qui

---

<sup>4</sup> Anne Kelly Knowles (dir.), *Past Time, Past Place: GIS for History*, Redlands, ESRI Press, 2002, p. 3.

<sup>5</sup> *The Beauty of Maps*, 26 Avril 2010, enregistrement vidéo, British Broadcasting Corporation, 5min 15, <https://www.youtube.com/watch?v=CtaWEiK77TL>.

remettent en cause son projet et elle a aussi vécu plusieurs catastrophes ; un SIG a le potentiel de mettre l'accent sur des zones d'ombres.

### **Problématiques**

Ces réflexions sur les SIG, le contexte de Saint-Pétersbourg et l'exemple londonien permettent l'élaboration des questions de recherches suivantes : quelles représentations, six cartes de Saint-Pétersbourg, entre 1721 et 1894, donnent-elles de la capitale impériale russe ? Quelle importance la géographie de l'estuaire de la Neva a-t-elle eu dans l'établissement de la ville nouvelle et dans l'organisation territoriale de la cité ? Quel est l'écart entre la réalité sur le terrain et la représentation sur papier ? Deux thèmes seront récurrents, parfois enchevêtrés, au fil de la démonstration : les phénomènes géographiques et la répartition spatiale de la cité sur les plans administratif et économique.

### **Hypothèses**

On postule que les sources possèdent des objectifs qui diffèrent selon les époques ; que durant la domination de Pierre le Grand, une carte n'est pas une description de la cité, mais une projection dans le futur ; qu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, la cartographie de Saint-Pétersbourg adopte une position faisant la promotion d'une ville sécuritaire malgré les catastrophes qui touchent la cité ; que, dans la deuxième partie du XIX<sup>e</sup> siècle, la cartographie omettent les possibles conséquences urbaines et sanitaires provoquées par la révolution industrielle.

Pour ce qui touche à l'interprétation urbaine de la cité, en lien avec les thématiques énoncées, le postulat est que la géographie, la composition des sols, mais aussi le caractère de la Neva, prennent le dessus sur l'établissement de la cité, dictant ainsi la politique urbaine. C'est à cette dernière de s'adapter à l'environnement et pas l'inverse, ce qui a pour conséquence la circonscription de la cité dans un espace restreint. L'administration, en privilégiant la planification du centre-ville d'une manière

élitiste, pour parfaire l'esthétique de la ville, perd progressivement le contrôle de l'urbanisme périphérique, ce qui entraîne des disparités sanitaires importantes.

## Concepts

Le mémoire traite de Saint-Pétersbourg et de son aspect spatial. Les questions de recherche impliquent l'analyse et la compréhension de l'espace en collaboration avec un travail purement historique. Ainsi, le concept principal de l'étude et la géographie historique. Cette idée n'est pas récente et plusieurs historiens et géographes ont cherché à définir cette idée découlant de la géographie humaine. Dans un ouvrage publié en 1922, l'historien Lucien Febvre définit, à travers un questionnement, la fonction de la géographie historique : « Quels rapports ont entretenus les sociétés humaines d'autrefois, aux diverses époques, dans les diverses contrées du globe, avec le milieu géographique de leur temps, tel que nous pouvons tenter de le reconstituer<sup>6</sup> ». Febvre considère donc le concept comme l'impact que les civilisations ont eu sur les territoires.

En 1995, le géographe québécois Serge Courville partage sa définition du concept : « la géographie historique est donc une étude géographique du passé, mais une étude où les méthodes de la géographie se conjuguent à celles de l'histoire pour produire une donnée nouvelle qui pourra mieux permettre de saisir les réalités humaines d'autrefois<sup>7</sup> ». Cette dernière met en relief le cœur de l'étude qui est de comprendre comment l'environnement de Saint-Pétersbourg influence l'urbanisme et la vie quotidienne des habitants de la cité.

Un second concept de l'étude réside dans la compréhension de la représentation. Au sein de l'étude, ce concept se partage à travers plusieurs sources : cartographiques et littéraires. Dans un article, l'historien Roger Chartier analyse les points forts et les

---

<sup>6</sup> Lucien Febvre, *La Terre et l'évolution humaine : introduction géographique à l'histoire*, Paris, La Renaissance du livre, 1922, p. 442-443.

<sup>7</sup> Serge Courville, *Introduction à la géographie historique*, Québec, Presses Université Laval, 1995, p. 6-7.

faiblesses de la représentation, à partir des œuvres du philosophe Louis Marin. Ce dernier enchevêtre deux définitions de la représentation, identifiées par Chartier, dans le dictionnaire *De Furetière*, publié en 1727. Celui-ci définit la représentation comme une image qui remet en idée un sujet absent, de l'autre elle serait une exhibition d'une chose, d'un objet<sup>8</sup>. Ces définitions se rapprochent de l'objet d'étude : Saint-Pétersbourg, une ville nouvelle qui doit placer la Russie sur l'échiquier international et, en même temps, les cartes de la cité qui servent d'exhibition pour montrer les prouesses qui sont réalisées dans la capitale. Toutefois, si une image est capable de tromper son public, un texte peut également manipuler le lecteur par des artifices. Selon Chartier, Louis Marin n'est pas de ceux qui croient que le lecteur puisse être manipulé si facilement, car il existe une liberté de réflexion, pour comprendre la machination derrière le texte ou l'image<sup>9</sup>. Il semble que les connaissances viennent remettre en question les diverses représentations, car la lecture est un outil qui peut apporter un démenti, une confirmation, qui vient éprouver l'image. Le texte est prépondérant pour contrer la représentation d'une image et montrer « les défaillances du visible aux textes »<sup>10</sup>.

D'un côté donc le constat de la force de la représentation qui manipule le destinataire lui fait reconnaître le rang et le mérite derrière la montre, le transforme en un miroir où le puissant voit et se persuade de sa propre puissance. Mais un autre côté le texte, dit les faillites du leurre, le dévoilement de l'artifice la perception de l'écart entre les signes exhibés, l'attirail ostentatoire, et la réalité qu'ils ne peuvent masquer.<sup>11</sup>

C'est dans une perspective proche de Marin que ce mémoire tend à s'articuler. Entre les cartes, les récits de voyageurs et avec l'appui des monographies et études récentes. Ainsi, il sera possible de prévenir les artifices qui résident dans les représentations littéraires, tout en déconstruisant les manipulations partagées par les représentations cartographiques.

<sup>8</sup> Roger Chartier, « pouvoirs et limites de la représentation. Sur l'œuvre de Louis Marin », *Annales*, vol. 49, n° 2, 1994, p. 408-409.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 414-415.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 415.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 417.



## Historiographie

Avant d'énumérer les courants historiographiques entourant l'histoire de Saint-Petersbourg aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, précisons que le mémoire rencontre une contrainte, celle de ne pas pouvoir traiter de l'historiographie soviétique, et russe en général, à cause de la barrière de la langue. L'étude de l'historiographie réunit donc les analyses et ouvrages d'un point de vue occidental et traite de l'histoire de Saint-Petersbourg et des courants urbains russes en première partie, puis de l'émergence des SIG et leur application à diverses villes.

### I. Saint-Petersbourg entre le XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle

#### A) XVIII<sup>e</sup> siècle : découverte d'un espace et prémices urbaines

La capitale impériale russe naît des ambitions du tsar Pierre le Grand. À partir de 1703, la ville prend place dans un espace où subsistent un fort suédois et quelques communautés autochtones. Les analyses débattent du choix de l'établissement de cette ville ainsi que sur les débuts urbains. Le géographe Ian Matley évoque les besoins défensifs, en 1981, dans *Defense Manufactures of St. Petersburg, 1703-1730*<sup>12</sup>. Matley analyse le développement urbain dans une perspective territoriale et défensive, comme le démontre l'arrivée de scieries, le développement d'un chantier naval, l'importation de métaux venus de l'Oural. Ces ressources sont ensuite le produit des premiers échanges commerciaux extérieurs. Matley présente ce développement de manufactures comme temporaire, censé protéger la cité à court terme. L'historien Robert E. Jones confirme, en 2013, cette idée dans *Bread upon the Waters : The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703-1811*<sup>13</sup>, étude qui remet en perspective la montée rapide de Saint-Petersbourg dans l'échiquier commercial russe et européen. L'historien théorise que la ville est dans une période transitoire, celle où les institutions et fonctionnaires se

<sup>12</sup> Ian M. Matley, « Defense Manufactures of St. Petersburg, 1703-1730 », *Geographical Review*, vol. 71, n° 4, 1981, p. 411-426.

<sup>13</sup> Robert E. Jones, *Bread upon the Waters: The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703-1811*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2013, 312 p.

déplacent de Moscou à Saint-Pétersbourg. Cela ralentit le processus de développement de la ville économique.

D'autres études ont une vision de l'urbanisme sur le temps long. L'ouvrage *St Petersburg, 1703-1825*<sup>14</sup>, dirigé en 2003 (année du tricentenaire de la cité) par l'historien Anthony Cross, détaille les premières étapes urbaines. Cross, spécialiste de la Russie moderne, avec l'aide de ses collaborateurs, problématise l'aspect de la modernité que veut imposer Pierre le Grand et par la suite Catherine II. Plusieurs chapitres de cet ouvrage sont pertinents pour notre étude. Le premier, écrit par Denis J.B. Shaw, spécialiste de la géographie russe, qui expose la dualité qui va guider l'histoire de Saint-Pétersbourg, soit la volonté de fonder une ville moderne, européenne, dans un espace âpre. Le second chapitre, écrit par l'historien Michael Bitter, analyse les premières cartes de la cité en se questionnant sur le contexte et sur l'interprétation qu'il est possible d'en tirer. Selon Bitter les premières œuvres cartographiques seraient pleines d'illusions et fantaisistes sur certains aspects. L'historien révèle qu'aucune carte avant les années 1730 ne peut se targuer d'être une description réelle de l'état de la capitale. L'historien Paul Keenan s'est également penché sur la naissance de Saint-Pétersbourg dans deux travaux : un livre, *St Petersburg and the Russian Court, 1703-1761*<sup>15</sup> (2013) et un chapitre, intitulé « A Space Between Two Worlds : St. Petersburg in the Early Eighteenth Century » (2015), issu de l'ouvrage de Paul Stock, *The Uses of Space in Early Modern History*<sup>16</sup>. Les débuts du livre sont consacrés à la construction physique, culturelle et sociale de la nouvelle capitale. Keenan évoque la difficulté territoriale d'une telle entreprise. L'historien garde une réserve sur la réussite du projet. Si la population et la construction sont plus ou moins une réussite, l'espace empêche toute

---

<sup>14</sup> Anthony Cross, *St Petersburg, 1703-1825*, New York, Palgrave Macmillan, 2003, 197 p.

<sup>15</sup> Paul Keenan, *St Petersburg and the Russian Court, 1703-1761*, New York, Palgrave Macmillan, 2013, 232 p.

<sup>16</sup> Paul Keenan, « A Space Between Two Worlds : St. Petersburg in the Early Eighteenth Century », dans Paul Stock (dir.), *The Uses of Space in Early Modern History*, New York, Palgrave Macmillan, 2015, p. 97-124.

régularité architecturale caractéristique des modèles comme Amsterdam. L'article de Keenan pose la question du choix de construire Saint-Pétersbourg dans cet espace. Trois raisons : c'est un lieu défensif stratégique, le tsar veut présenter cette ville comme un symbole religieux et spirituel, enfin, c'est l'ouverture vers l'Europe. Keenan précise que la composition du terrain est un handicap dans les ambitions russes de faire de cette cité un « paradis ». Ce n'est point le cas, si l'on se base sur les dires de Medvekova et Berelowitch<sup>17</sup>. Ces derniers développent une vision insalubre de la capitale, à la merci d'un feu, d'une inondation. Ces études sont pertinentes pour appréhender la construction de la capitale qui n'est pas qu'une création architecturale et défensive. L'historiographie démontre un glissement européiste et spatial, car une ville comme Saint-Pétersbourg tend à devenir un pôle urbain à caractère économique et au développement industriel international.

Durant la seconde partie du XVIII<sup>e</sup> siècle, la ville évolue graduellement, mais reste loin des standards européens. Les études touchent particulièrement à la modernisation de la ville, la répartition de la population, les quartiers et le rôle de Catherine II. En 1976, Gilbert Rozman publie *Urban Networks in Russia, 1750-1800, and Premodern Periodization*<sup>18</sup>. Selon Rozman, les villes de Russie connaissent un développement similaire et connecté en sept parties — de A à G. L'objectif étant d'atteindre le stade G qui représente une société prémoderne. Rozman croit que la Russie fait partie des pays dont le système urbain est un des plus avancés à la fin du XVIII<sup>e</sup>, proche de la France, du Japon, de la Chine, ou de l'Angleterre, qui atteignent ce stade dans des temporalités différentes. L'ouvrage *The Most Intentional City*<sup>19</sup> (2008), de l'historien George E. Munro, confirme la thèse de Rozman et met en exergue les réformes planificatrices de Catherine II. Saint-Pétersbourg, dans un souci de

---

<sup>17</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*

<sup>18</sup> Gilbert Rozman, *Urban Networks in Russia, 1750-1800, and Premodern Periodization*, Princeton, Princeton University Press, 1976, 337 p.

<sup>19</sup> George E. Munro, *The Most Intentional City: St. Petersburg in the Reign of Catherine the Great*, Plainsboro, Associated University Press, 2008, 384 p.

développement, a besoin des cités environnantes pour s'affirmer comme moteur économique et urbain en Russie. Cette accélération de l'urbanisme prémoderne est due à l'arrivée de Catherine II : elle prend en main une capitale bâtie en bois et, à sa mort, Saint-Pétersbourg est de pierre. L'étude de Munro est aussi pertinente pour l'analyse spatiale de Saint-Pétersbourg puisqu'il reprend les évolutions administratives et oppose deux situations au sein de la ville : le centre-ville moderne et rénové et sa périphérie en bois. L'enjeu historiographique de la seconde partie se situe donc dans la compréhension de l'urbanisme russe, modèle national, qui veut passer d'une société en développement, à une cité moderne selon les standards européens.

## **B) XIX<sup>e</sup> siècle : révolution technologique et crises naturelles**

La modernisation de Catherine II semble renforcer la cité à l'orée de la révolution industrielle. Pour mieux comprendre la répartition spatiale en terme économique, administratif et de population, l'ouvrage *St Petersburg : Industrialization and Change* est majeur. Publiée en 1976 par le géographe James Bater, l'étude mêle histoire et géographie pour comprendre l'industrialisation de Saint-Pétersbourg au XIX<sup>e</sup> siècle et ses conséquences. Bater assure que si la révolution industrielle change le visage de la capitale, celle-ci, se voulant moderne, est à la remorque des grandes villes du monde. L'industrie a pris le dessus sur la planification urbaine qui est la priorité initiale de l'urbanisation de la capitale. Bater, pour donner du corps à son analyse, utilise la cartographie pour illustrer ses sources. Depuis cette étude, peu ont réalisé un travail cartographique de cette envergure.

Ensuite, deux ouvrages ont théorisé le courant de l'urbanisme russe durant le XIX<sup>e</sup> siècle. En 1977, l'ancien professeur de géographie, Thomas Stanley Fedor publie l'étude *Patterns of Urban Growth in the Russian Empire During the Nineteenth*

*Century*<sup>20</sup>. La thèse de cette étude se situe dans la compréhension de la croissance urbaine des cités de l'empire du XIX<sup>e</sup> siècle. En comprenant les composantes spatiales russes, c'est-à-dire une ruralité omniprésente, et des villes qui tardent à s'adapter à la révolution industrielle. Puis une thèse, proche de Bater, l'ouvrage *The Russian City Between Tradition and Modernity 1850-1900*<sup>21</sup>, permet de comprendre les fondements urbains russes du XIX<sup>e</sup> siècle. L'historien Daniel Brower aborde, dans cet ouvrage de 1990, la problématique de la croissance économique de la ville pour y évoquer l'urbanisme qui va servir de terreau fertile aux révolutions russes au début du XX<sup>e</sup> siècle. Si durant le XVIII<sup>e</sup> siècle, les villes russes doivent s'inspirer du symbolisme pétersbourgeois pour se développer, le XIX<sup>e</sup> siècle donne une tournure différente à l'urbanisme qui doit faire face à deux visions. Celle de l'état impérial, qui cherche à garder le contrôle sur la planification de la ville, et celle de l'industrie et de ses travailleurs, toujours plus nombreux à migrer — massivement suite à la réforme du servage — dans les espaces urbains, idéalisés par le pouvoir. Brower rejoint donc Bater en mettant en accusation l'État sur les conséquences de la révolution industrielle.

L'espace pétersbourgeois est un objet ambivalent, comme l'historiographie du XVIII<sup>e</sup> siècle l'a montré. Si les études sur Saint-Petersbourg valorisent cet emplacement géostratégique européen, le lieu-dit possède une composante qui influence le développement urbain : la Neva. Cette dernière coopère difficilement avec la ville puisque les crues sont fréquentes. Les sources cartographiques du mémoire n'en font aucunement référence – d'autres plans en témoignent probablement – alors que James Cracraft décompte 269 inondations entre 1703 et 1986<sup>22</sup>. L'historien Randall Dills, en 2010, s'est concentré sur une des crues majeures, celle de 1824, la plus violente de

---

<sup>20</sup> Thomas Stanley Fedor, *Patterns of Urban Growth in the Russian Empire During the Nineteenth Century*, Chicago, University of Chicago Dept of Geography, 1975, coll. « Research paper (University of Chicago. Department of Geography) », 245 p.

<sup>21</sup> Daniel R. Brower, *The Russian City Between Tradition and Modernity, 1850-1900*, Berkeley, University of California Press, 1990, 288 p.

<sup>22</sup> James Cracraft, *The Petrine Revolution in Russian Architecture*, Chicago, University of Chicago Press, 1988, p. 173.

l'histoire pétersbourgeoise pour analyser le rapport de l'eau avec la cité. Dans sa thèse, *The River Neva and the Imperial Façade : Culture and Environment in Nineteenth Century St. Petersburg Russia*<sup>23</sup>, Dills met en opposition la population et l'État dans la gestion de l'axe fluvial. La vie des Pétersbourgeois est intimement liée à la Neva qui lui sert à diverses tâches quotidiennes et permet de développer « une culture fluviale » selon l'historien. Quant à l'État, la volonté de moderniser la ville, et d'en faire un carrefour commercial, oblige le gouvernement à imposer un rapport de force avec la Neva en la pacifiant. Avec une vision similaire, l'historien Alexei Kraikovski et l'historienne Julia Lajus développent les fondements de cette culture fluviale à Saint-Pétersbourg. Dans *The Neva as a Metropolitan River of Russia: Environment, Economy and Culture*<sup>24</sup>, Kraikovski et Lajus évoquent les différentes utilisations du fleuve par le pouvoir et la population. L'État se servant de la puissance fluviale pour y développer son industrie et son influence, quand les habitants organisent leur quotidien autour de l'axe fluvial à travers la pêche, les fêtes, la mobilité. Toutefois, la Neva est indomptable et les autorités comprennent que le problème est momentanément intangible. Un article de Dills, « Cracks in the Granite : Paternal Care, the Imperial Façade, and the Limits of Authority in the 1824 St. Petersburg Flood »<sup>25</sup> explique qu'avant 1824, rien ne fut concrètement entrepris pour empêcher un nouvel accident. Suite à la catastrophe, des projets sont imaginés, mais ils relèvent de l'utopie, car infaisables. La réponse gouvernementale est limitée par son impuissance face aux événements climatiques et la géographie du territoire.

Le pouvoir est encore tributaire lorsque le choléra frappe la capitale au début des années 1830. Un phénomène qui est étudié en 2019 par Alexei Kraikovski et Kseniya

<sup>23</sup> Randall Dills, « The River Neva and the Imperial Façade: Culture and Environment in Nineteenth Century St. Petersburg Russia », Urbana, Illinois, University of Illinois at Urbana-Champaign, 2010, 147 p.

<sup>24</sup> Alexei Kraikovski et Julia Lajus, « The Neva as a Metropolitan River of Russia: Environment, Economy and Culture », dans Terje Tvedt et Richard Coopey (éd.), *A History of Water*, Londres, 2010, p. 343 - 368.

<sup>25</sup> Randall Dills, « Cracks in the Granite: Paternal Care, the Imperial Façade, and the Limits of Authority in the 1824 St. Petersburg Flood », *Journal of Urban History*, vol. 40, n° 3, mai 2014, p. 479-496.

Barabanova dans « The Management of Cholera Epidemics and the Neva River in St. Petersburg in the Nineteenth Century<sup>26</sup> ». Sans omettre les difficultés scientifiques, le choléra étant une maladie peu connue dans le premier tiers du XIX<sup>e</sup>, l'analyse porte sur les raisons de l'épidémie et les réponses pour endiguer la crise qui frappe Saint-Petersbourg. Les raisons de l'arrivée de la maladie, qui perdure après 1831, sont multiples : pollution de l'eau par les industries, inondation de 1824, croissance de la population, manque de préparation urbaine. Les auteurs attribuent la responsabilité de ces événements aux autorités qui restent figées suite à l'inondation de 1824, laissant l'insalubrité s'installer. Ces articles sont pertinents pour analyser le rôle que joue la Neva à Saint-Petersbourg. Elle peut être salvatrice et destructrice. Aucune technologie ne peut la contrôler. La population et les autorités l'ont compris, à leurs dépens.

## **II. L'informatique au service de l'analyse urbaine**

### **A) De l'utilité d'un système d'information géographique**

Dans la perspective de l'utilisation d'un SIG, il est nécessaire de comprendre les enjeux autour de l'utilisation de cette technologie. Pour ce faire, plusieurs auteurs se sont attelés à expliquer comment l'historien peut analyser, redécouvrir, rouvrir certains sujets, débats, en utilisant les SIG.

La période entre 2000 et 2010 est particulièrement fertile et, pourtant, les avantages et les limites des SIG en histoire ne sont pas clairement définis<sup>27</sup>. Anne Kelly Knowles, à travers un ouvrage et un article<sup>28</sup>, explique qu'utiliser les SIG permet d'accéder à de nouvelles possibilités. Ces techniques, dans une perspective

---

<sup>26</sup> Kseniya Barabanova et Alexei Kraikovski, « The Management of Cholera Epidemics and the Neva River in St. Petersburg in the Nineteenth Century », *Water History*, vol. 10, n° 2-3, septembre 2018, p. 163-181.

<sup>27</sup> Ian Gregory et Paul S. Ell, *Historical GIS : Technologies, Methodologies, and Scholarship*, Cambridge ; New York, Cambridge University Press, 2007, coll. « Cambridge studies in historical geography » 39, p. 15-18.

<sup>28</sup> Anne Kelly Knowles (dir.), *Past Time, Past Place: GIS for History*, Redlands, ESRI Press, 2002, 202 p ; Amy Hillier et Anne Kelly Knowles (dirs.), *Placing History : How Maps, Spatial Data, and GIS are Changing Historical Scholarship*, Redlands, Esri Press, 2008, 313 p.

pluridisciplinaire, doivent pousser les historiens à dépasser leurs propres limites, en acceptant la géographie comme composante majeure. Donald A. Debats et Mark Lethbridge se sont attelés, en 2005, à travailler sur les différences de structure sociales dans « GIS and the City: Nineteenth-Century Residential Patterns<sup>29</sup> ». Pour cela, ils ont pris deux villes américaines similaires dont les divergences sociales ressortent à travers leur SIG. Pour Lethbridge et Debats, c'est la possibilité de démontrer visuellement un fait qui les convainc d'utiliser cette méthode. Ils rappellent toutefois les difficultés d'une telle entreprise, qui demande un travail de recherche important pour garnir la base de données. Dans un article de 2009, l'historien Jean-Luc Pinol rejoint les arguments de Knowles, Ell et Gregory pour justifier l'utilisation des SIG<sup>30</sup>. Il s'en sert pour développer un atlas parisien de la structure sociale de la capitale. L'utilisation d'un SIG permet à Pinol une meilleure accessibilité et gestion des données d'une carte. Pinol ajoute qu'un SIG fait ressortir la diversité des phénomènes et de certaines interactions spatiales parfois connues grâce à des études précédentes. Le SIG devient alors l'extension des analyses écrites puisqu'il peut mettre en surface les données pour entrevoir des nouvelles conclusions, hypothèses, problématiques, ou simplement représenter un fait à partir d'une base de données. Cette dernière est fondamentale dans la création d'un SIG comme le précisent Ian Gregory et Paul Ell en 2007. Dans *Historical GIS: Technologies, Methodologies, and Scholarship*<sup>31</sup>, les chercheurs mettent en lumière deux méthodes d'analyse qui se distinguent et, parfois, se chevauchent : quantitative et qualitative. La première, dans le cadre d'une analyse spatiale, utilise des données mieux définies comme des statistiques, un recensement, un taux de mortalité, qui peuvent permettre une étude comparative dans le temps par exemple. L'approche qualitative elle se base sur des informations géographiques, des

---

<sup>29</sup> Donald A. DeBats et Mark Lethbridge, « GIS and the City: Nineteenth-Century Residential Patterns », *Historical Geography*, vol. 33, 2005, p. 78-98.

<sup>30</sup> Jean-Luc Pinol, « Les atouts des systèmes d'information géographique — (SIG) pour « faire de l'histoire » (urbaine) », *Histoire urbaine*, vol. 3, n° 26, 2009, p. 139-158.

<sup>31</sup> Ian Gregory et Paul S. Ell, *op. cit.*



textes descriptifs comme un récit de voyage. Le mémoire, priorisant tout de même une étude qualitative, tend à utiliser les deux styles, car les sources utilisées sont diverses (récit, statistiques, cartes). En 2015, la publication *Toward Spatial Humanities : Historical GIS and Spatial History*<sup>32</sup> explique comment l'approche qualitative utilisant des données sous forme vidéo, audio, littéraire, artistique sont le plus souvent facilement géoréférençable. Ces sources seraient plus en profondeur et sont plus efficaces pour développer des explications<sup>33</sup>. Ces travaux permettent à la fois de détailler les limites et les avantages d'un système d'information géographique. Les différents essais montrent la capacité des SIG à faire découvrir visuellement des phénomènes nouveaux et appuyer des faits existants, tout en mettant en garde sur la nécessité d'avoir une méthode bien définie préalablement puisque la base de données est la clé d'un SIG.

## **B) Comprendre l'urbain à travers une carte**

La cartographie n'est pas un champ neuf et son étude est nécessaire pour appréhender les sources du mémoire. Parmi ceux qui ont creusé la science de la cartographie, on peut penser à Leo Bagrow, disparu en 1957, dont les travaux ont été réédités récemment<sup>34</sup>, mais aussi à John Bryan Harley. Ce dernier s'intéresse à la science des cartes dès les années 1960 et publie en 1987, avec David Woodward, le premier volume de l'histoire de la cartographie<sup>35</sup>. Il sera suivi de plusieurs autres tomes, sans Harley, décédé en 1991. Ce dernier laisse plusieurs essais qui donnent lieu en 2002 à la publication *The New Nature of Maps : Essays in the History of Cartography*<sup>36</sup>. Selon Harley, les façonneurs de cartes manquent d'objectivité dans leur travail et sont

---

<sup>32</sup> Ian N. Gregory *et al.*, *Toward Spatial Humanities : Historical GIS and Spatial History*, Bloomington, Indiana University Press, 2014, 212 p.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 180.

<sup>34</sup> Leo Bagrow et R. A. Skelton, *History of Cartography*, Piscataway, Transaction Publishers, 2010, 312 p.

<sup>35</sup> J. B. Harley et David Woodward (dirs.), *Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*, Chicago, University of Chicago Press, 1987, coll. « The history of cartography », 599 p.

<sup>36</sup> J. B. Harley et Paul Laxton, *The New Nature of Maps: Essays in the History of Cartography*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2002, coll. « Johns Hopkins paperbacks », 331 p.

positivistes. Mark Monmonier, en publiant la troisième édition de *How to Lie with Maps*<sup>37</sup>, rejoint cette thèse. Cette édition de 2018 — la première date de 1991 — a été remaniée pour s'adapter aux nouvelles technologies. Selon Monmonier, les cartes peuvent être manipulées à différentes fins de propagande, par exemple. Monmonier part du principe qu'une carte est une représentation que l'on est porté à croire, mais qui est, volontairement ou non, incomplète. Les idées d'Harley et de Monmonier sont intéressantes, car elles affirment que certaines cartes peuvent mentir pour diverses raisons, ce qui doit pousser à une analyse critique affinée des sources utilisées pour le mémoire. L'historien Steven Seegel, dans *Mapping Europe's Borderlands : Russian Cartography in the Age of Empire*<sup>38</sup>, publié en 2012, confirme qu'il faut porter une attention particulière à la cartographie de l'empire russe. Ses sources sont directement influencées par la « *Westernization* » de Pierre le Grand, qui centralise la science cartographique russe, tout en empruntant les techniques de l'Ouest pour impliquer la Russie dans les enjeux européens<sup>39</sup>. L'étude est également pertinente, car elle évoque l'évolution vers une professionnalisation de la cartographie russe au XIX<sup>e</sup> siècle.

Le principe de la cartographie, au sein de ce mémoire, est qu'en ajoutant des données qui n'apparaissent pas sur une carte habituelle, il est possible de mieux appréhender, dans ce cas-ci, l'histoire urbaine. Thierry Hatt, spécialiste de la ville de Strasbourg lançait, en 2003, le projet de créer un SIG de la ville et en partageait, en détails, les fondements dans son article « Construction d'un système d'information géographique historique pour l'histoire urbaine de Strasbourg, 1674-2003<sup>40</sup> ». Hatt précise que les SIG, par leur qualité de superposition de couches, sont les meilleurs outils pour observer les différentes thématiques urbaines de Strasbourg, soit : le contrôle

---

<sup>37</sup> Mark Monmonier, *How to Lie with Maps*, Chicago, University of Chicago Press, 2018 (1991, 1996), 256 p.

<sup>38</sup> Steven Seegel, *Mapping Europe's Borderlands: Russian Cartography in the Age of Empire*, Chicago, University of Chicago Press, 2012, 368 p.

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>40</sup> Thierry Hatt, « Construction d'un système d'information géographique historique pour l'histoire urbaine de Strasbourg, 1674-2003 », *Revue d'Alsace*, vol. 129, n° 1, 2003, p. 127-141.

de l'eau, l'emprise militaire, les espaces verts, le bâti. Grâce à la création d'un SIG, il peut également utiliser plusieurs échelles qui amènent à des analyses sur la ville, un quartier, voire une rue ou un bâtiment. Grâce au SIG, Hatt affirme qu'il peut mieux démontrer l'apparition de nouvelles fortifications, analyser les phénomènes hydrauliques défensifs strasbourgeois. Un exemple qui démontre les possibilités qu'offre un système d'information géographique urbain.

L'article, publié en 2002, «Life and Death of the People of London: A Historical GIS of Charles Booth's Inquiry<sup>41</sup> » rejoint les positions de Hatt, mais dans une perspective différente. Scott Orford, spécialiste des SIG, et ses collègues, avancent qu'un SIG permet d'effectuer des comparaisons sociales entre la ville de Londres, telle que cartographiée par Charles Booth (1871-1916), et les données contemporaines sur la pauvreté londonienne récente (distribution de la mortalité et de la pauvreté dans l'espace, taux de mortalité, causes de décès). Pour cela, les chercheurs ont numérisé les cartes de Booth, ont comparé les données de ces dernières avec celles de Londres cent ans plus tard, et ce, à différentes échelles sociales. Globalement, l'étude confirme que, malgré une hausse des standards de vie, la hiérarchie sociale des aires urbaines a peu évolué entre la fin du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle et qu'ainsi les cartes de Booth démontrent des phénomènes encore visibles quelques cents plus tard.

L'ouvrage, publié en 2014 par l'historien Maurizio Gribaudi, *Paris, ville ouvrière : une histoire occultée, 1789-1848*<sup>42</sup>, montre une utilisation des SIG proche de ce que l'on a entrepris dans ce mémoire. L'étude se concentre sur Paris, de la Révolution française à Napoléon III, sous le règne duquel la ville évolue sous l'impulsion de George Haussmann. Dans son étude, Gribaudi tend à réhabiliter les quartiers populaires de Paris durant le XIX<sup>e</sup> siècle. Ceux-ci sont abandonnés suite à la

---

<sup>41</sup> Scott Orford *et al.*, «Life and Death of the People of London: A historical GIS of Charles Booth's Inquiry », *Health & Place*, vol. 8, avril 2002, p. 25-35.

<sup>42</sup> Maurizio Gribaudi, *Paris, ville ouvrière : une histoire occultée, 1789-1848*, Paris, La Découverte, 2014, 444 p.

révolution par la classe bourgeoise qui méprise ceux qui vont y résider. Une vision négative de ce centre-ville qui évoluera peu avec le temps. Gribaudi va réhabiliter ce centre parisien qui, oui, du fait de l'explosion démographique connaît des évolutions, mais n'est pas abandonné pour autant, comme a voulu le faire croire une certaine élite. Au contraire, les activités économiques y seraient importantes et diverses et les classes populaires, comme les ouvriers, peuplent ce centre homogène actif. Gribaudi expose le lecteur à de nombreuses sources cartographiques et un SIG vient illustrer ses théories sociales et décrire des quartiers actifs. Gribaudi, grâce à ces techniques informatiques, change la vision de l'histoire urbaine de Paris au début du XIX<sup>e</sup>. Pour compléter Gribaudi, il est nécessaire de présenter le projet ALPAGE<sup>43</sup> (AnaLyse diachronique de l'espace urbain PArisien : approche GEomatique). Initiative académique interdisciplinaire, ALPAGE projetait en 2010 de stimuler la recherche du Paris médiéval, jusqu'à celui du XIX<sup>e</sup>, en utilisant notamment les plans cadastraux pour former un SIG qui peut être alimenté par une communauté de chercheur. La pertinence de ce projet réside dans son encouragement à utiliser l'interdisciplinarité dans un but de diversifier et de faire évoluer les techniques de recherche. C'est ce à quoi aspire notre étude, dans une perspective géographique, qui implique également l'évaluation historique des conséquences de l'environnement sur les conditions urbaines et sanitaires de Saint-Pétersbourg.

## **Méthodologie**

### **Corpus de sources**

Six cartes – toutes orientées vers le nord – sont utilisées pour réaliser ce mémoire. Elles sont disponibles dans deux banques de données. La Bibliothèque nationale de Russie (BNR), qui comporte une section regroupant la cartographie de

---

<sup>43</sup> ALPAGE (2010), *alpage.huma-num* [site Web], consulté le 6 février 2021, <https://alpage.huma-num.fr/>.

Saint-Pétersbourg, et la Bibliothèque nationale de France (BNF), à travers ses archives numériques sur Gallica.

Chacune des cartes ouvre ou ferme une période d'un chapitre. Pour la première section, les deux cartes utilisées sont respectivement de Georg Paul Bush<sup>44</sup> et celle des cartographes Mikhail Makhaev et John Truscott<sup>45</sup>. La carte de Bush est intégrée dans le témoignage d'un ambassadeur allemand de l'époque, Friedrich Weber. Michael J. Bitter ne précise pas le graveur de ce plan et l'inscrit au nom de Weber<sup>46</sup>. Cependant, selon la BNR, la source est l'œuvre de Georg Paul Bush. La BNR précise qu'elle a été publiée entre 1717 et 1721 par Bush. Weber n'étant pas graveur de carte, mais plutôt un observateur, on peut affirmer que la carte est l'œuvre de Bush, mais que celle-ci est utilisée par Weber dans son témoignage publié en 1721. En effet, les cartes pétersbourgeoises de l'époque sont davantage la représentation d'un projet futur qu'une description de la réalité<sup>47</sup>. Bitter explique que Bush et Homann (autre cartographe allemand), sont influencés par les plans des architectes du tsar, le Blond et Trezzini, lors de leurs réalisations. Initialement, la carte d'Homann était privilégiée pour cette étude, car elle est une représentation bien connue par la communauté historienne. Cependant, la source a un défaut majeur, en comparaison avec celle de Bush, et qui empêche son utilisation : l'île de Pétersbourg, située au Nord, a une distorsion rendant l'échelle de certaines îles démesurées par rapport à leur taille réelle. C'est une « erreur » cartographique d'Homann qui rend le géoréférencement de la source impossible. Toutefois, l'utilisation de la carte de Bush ne pose aucune difficulté supplémentaire, car elle est similaire à celle d'Homann dans tous les aspects<sup>48</sup>. La seconde carte est l'œuvre

<sup>44</sup> Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

<sup>45</sup> Mikhail Makhaev et John Truscott, « Elisabethae I, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersburg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Troscotte » 1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).

<sup>46</sup> Micheal J. Bitter, « The Forbes/Maas Chart of St Petersburg », dans Anthony Cross (dir.), *St. Petersburg 1703-1825*, Palgrave Macmillan, New York, 2003, p. 40-43.

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 40-43.

<sup>48</sup> *Ibid.*, p. 41-42.

du cartographe russe Mikhail Makhaev et de l'Anglais John Truscott, né à Saint-Petersbourg, qui dessinent la ville en 1753. Truscott est employé par le département académique de géographie. Ce qui implique qu'il travaille sous l'influence des planificateurs de la cité. Ainsi, la carte offre une visualisation avantageuse de la cité puisque cette source est publiée dans un album marquant le cinquantième anniversaire de Saint-Petersbourg<sup>49</sup>.

Les sources à l'usage pour la seconde section sont l'œuvre d'un seul graveur : Aleksandr Savinkov<sup>50</sup>. Ce dernier fait partie des cartographes de la cour depuis la réforme du département cartographique par le tsar Paul 1<sup>er</sup> en 1797<sup>52</sup>. Ce dernier centralise encore plus la science des cartes sous son commandement, en prenant la suite de Catherine II avec l'objectif de compiler des informations stratégiques. Les cartes de Savinkov entrent donc dans le carcan stratégique développé par le tsar et les sources sont à analyser dans cette optique. La première carte représente Saint-Petersbourg en 1804. La légende indique la matière avec laquelle les bâtiments sont construits. Les noms des quartiers, des bâtiments et des rues sont indiqués. La seconde source de Savinkov est de 1835. Elle est construite avec les mêmes caractéristiques, excepté le matériau de construction des bâtisses. Plusieurs autres cartes de Savinkov auraient pu être retenues. Entre 1791 et 1838 Savinkov publie pas moins de huit plans de la cité. Toutefois, celle de 1804 est la plus à même d'analyser l'héritage de Catherine II puisque la tsarine décède en 1796. La source de 1835 permet d'analyser l'inondation de 1824, les conséquences de cette catastrophe, ainsi que l'épidémie de choléra de 1831.

<sup>49</sup> Anthony Cross, « The English Embankment », dans Anthony Cross (dir.), *St. Petersburg, 1703-1825*, New York, 2003, p. 59-60.

<sup>50</sup> Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXO>. (Consulté le 4 novembre 2019).

<sup>51</sup> Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1835 goda Savinkova », 1835, <https://bit.ly/307m0yW>. (Consulté le 29 octobre 2019).

<sup>52</sup> National Library of Russia (création 2015, mise à jour 2020), nlr.ru [site web], 14 juillet 2020, <https://bit.ly/2G6pY3A>.

La dernière partie du mémoire est consacrée à l'analyse de la révolution industrielle. Elle contient plusieurs illustrations de Saint-Petersbourg entre 1852 et 1894. La première est l'œuvre d'Overchenko dont les recherches à son propos sont restées infructueuses. La source n'est pas une carte habituelle de la cité, mais une recension des entreprises de Saint-Petersbourg — trois cent dix-neuf au total<sup>53</sup>. C'est l'une des premières à utiliser les archives du département des manufactures et du marché intérieur qui omettent toutefois les industries métallurgiques<sup>54</sup>. Le travail d'Overchenko est légendé en russe et indique le nom des propriétaires et le type d'industrie. Enfin, la dernière source cartographique est publiée en 1894 par Alfred Marcks<sup>55</sup>, un civil engagé dans la production d'une revue littéraire<sup>56</sup>. Cette source participe au phénomène de démocratisation d'une ère cartographique populaire et moins contrôlée par l'État. Une carte intéressante dont la BNR fait l'éloge en disant qu'elle est plus complète que celle des cartographes officiels.

Pour utiliser ces cartes adéquatement au sein d'un SIG, il est nécessaire d'acquérir des données en lien avec le sujet de l'étude. Puisque les métadonnées sont le plus souvent en langue étrangère, ainsi que les descriptions sur les sources, il est parfois difficile de discerner les objectifs réels des sources. Dans ce mémoire, nous avons cherché, à travers les cartes, à donner des informations complémentaires aux sources pour représenter les dynamiques de la cité, et ce, en prenant en compte le contexte géographique de Saint-Petersbourg et celui de la production cartographique. Notre objectif est de faire apparaître des zones non indiquées ou d'apporter des informations concernant la présence d'éléments cartographiques qui méritent des précisions. Ces données sont présentes dans les monographies historiques de Saint-Petersbourg. Ces

<sup>53</sup> H. Overchenko, « Plan de Pétersbourg d'Overchenko », 1852, <https://bit.ly/2FxfQ43>. (Consulté le 28 octobre 2019).

<sup>54</sup> National Library of Russia., *op. cit.*, <https://bit.ly/3j0DKDF>.

<sup>55</sup> Alfred Fyodorovich Marcks, « Plan goroda S. Peterburga, sostavlennyy po noveyshim ofitsial'nym istotchnikam », 1894, (Consulté le 29 octobre 2019), <https://bit.ly/2HzCdqp>.

<sup>56</sup> Jeffrey Brooks, *When Russia Learned to Read: Literacy and Popular Literature, 1861-1917*, Princeton, Princeton University Press, 1985, p. 111-113.

études utilisent avec récurrence les récits des voyageurs ayant décrit la capitale russe. Alors, le mémoire s'appuiera également sur ces sources. Car elles donnent une perspective de l'atmosphère quotidienne, corroborant l'analyse cartographique, en plus d'apporter des informations précises et localisées. Le mémoire cherche à penser l'urbanisme de Saint-Petersbourg sous l'angle géographique. La cité est divisée en de nombreuses îles qui servent de frontières naturelles pour délimiter la ville. Les données doivent s'inscrire dans la cartographie de Saint-Petersbourg pour évaluer comment l'urbanisme de la capitale russe change dans le temps.

### **Le processus informatique**

Les cartes exposées donnent une vision de la cité. Leur analyse permet d'éclaircir le biais représentatif par des éléments contextuels et cartographiques. Pour ce faire, les sources ont été intégrées dans un système d'information géographique (SIG). Nous nous sommes servis du logiciel QGIS. Un SIG offre une large panoplie de possibilités, mais il est avant tout un outil de représentation des données sur la terre, permettant aux chercheurs d'interroger, de manipuler, de visualiser, d'analyser des observations<sup>57</sup>. Dans le cas de l'étude présente, les sources sont insérées dans le système et, une fois géoréférencées, permettent une utilisation des cartes non pas en tant qu'observateur, mais en tant que « cartographe » puisqu'il s'agit manipuler les documents par l'ajout de données nouvelles<sup>58</sup>.

La création du SIG s'est faite en plusieurs étapes. Premièrement, les six cartes ont été géoréférencées. Cette procédure est utilisée pour aligner les couches de données via des points de contrôle de localisation au sol ou d'aligner une carte, ainsi que des couches de données avec la surface de la Terre via un système de coordonnées

---

<sup>57</sup> Ian N. Gregory et al, *Toward Spatial Humanities : Historical GIS and Spatial History*, op. cit., p. X.

<sup>58</sup> A. Jon Kimerling et al., *Map Use: Reading, Analysis, Interpretation*, Redlands, California, Esri Press, 2016, p. X.



commun<sup>59</sup>. Cette étape peut se révéler risquée quand il s'agit de cartes anciennes à cause du système de projection. Il affecte les propriétés de la représentation de la Terre sur une surface plane, telles que l'échelle et les propriétés géométriques liées à la direction, la distance, la surface et la forme<sup>60</sup>. Une fois les paramètres complétés, l'étape suivante a été l'ajout de points depuis la carte source vers une base cartographique avec la projection souhaitée. Il n'y avait pas place ici au hasard. Si le placement des points est imprécis, alors la carte peut avoir une distorsion la rendant inutilisable. Lorsque le géoréférencement a été à son terme, le temps fut venu de vectoriser les données. Dans ce mémoire, des points, des polygones et des lignes représentent les informations issues de la recherche. La visualisation est importante à ce stade, car, dans le temps long, il permet d'analyser d'une manière spatiale la cité. Avec six cartes réparties à travers deux siècles d'histoire pétersbourgeoise, il est donc possible d'illustrer l'évolution urbaine de la capitale russe dans une perspective géographique, comme l'on pourra s'en rendre compte dans les chapitres suivants. Les conclusions sont également partagées sur une page WordPress hébergée par la plateforme Historiamatica : <https://carto-petersbourg.historiamati.ca/>.

## Structure du mémoire

Le mémoire est en trois parties qui sont divisées en deux sections. Le premier chapitre revient sur l'établissement de la cité et son adaptation au territoire. Des premières décisions drastiques de Pierre le Grand à l'émergence d'une commission en 1737 pour réformer l'urbanisme de la cité. Dans un second temps, l'étude analysera le legs de l'impératrice Catherine II et ses réalisations qui élèvent la capitale au rang de grande cité occidentale à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Puis en opposition à cette vision de grandeur, le mémoire étudiera les difficultés qui rendent l'espace instable et imprévisible. Enfin, la dernière du mémoire sera axée sur la répartition spatiale de la

---

<sup>59</sup> *Ibid.*, p. 118.

<sup>60</sup> *Ibid.*, p. 58.

révolution industrielle, pendant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, et de ses conséquences sur la capitale et ses habitants.

Les objectifs du mémoire sont en lien avec la construction du SIG. Ce dernier doit permettre de questionner la cartographie et d'émettre de nouvelles questions, hypothèses, et conclusions par l'ajout de données. Un bilan sera donc effectué à la fin de chaque section pour récapituler la contribution du SIG à la recherche.

## **I. Une ville sortie des eaux**

### **A. Le rêve de Pierre le Grand**

#### **A. 1. L'ambition d'un monarque constructeur**

*« Transplantés dans une cité artificielle, européenne, sans liens avec le passé, les premiers habitants de Saint-Petersbourg se désespèrent. Non seulement ils ont perdu leurs biens, mais encore ils ont l'impression de n'être plus en Russie. En se promenant le long des canaux, ils se croient tantôt en Hollande, tantôt en Italie, tantôt en Allemagne<sup>61</sup> ».* Cette citation exprime le ressenti des premiers pétersbourgeois envers leur nouvel habitat et résume adéquatement la volonté de Pierre le Grand de bâtir la Russie de demain. La future capitale est le fruit de l'idéologie du tsar qui fait entrer sa nation dans une ère nouvelle appelée l'âge impérial, l'ère de Saint-Petersbourg, la période panrusse<sup>62</sup>. Le tsar veut transformer la société par une réforme se basant sur le modèle occidental. Pour s'imprégner des méthodes européennes, de leurs cultures, et pour nouer des alliances, Pierre 1<sup>er</sup> organise la grande ambassade<sup>63</sup>. Comprenant environ 250 personnes, le groupe, auquel participe le tsar, sous le nom de Pierre Mikhaïlov, visite les nations telles la Grande-Bretagne, la Hollande, passant par Berlin, Vienne,

---

<sup>61</sup> Henri Troyat, *Pierre le Grand : Biographie*, Paris, Flammarion, 2007, coll. « La Galerie des Tsars », p. 166.

<sup>62</sup> Nicholas V. Riasanovsky, *Histoire de la Russie*, Paris, Robert Laffont, 2014, p. 235.

<sup>63</sup> *Ibid.*, p. 242-243.

mais ignorant la France qui soutient l'ennemi ottoman<sup>64</sup>. Le tsar s'implique personnellement, car il veut appréhender les ressorts de ce qu'il observe. Intéressé par la marine, il visite la bourgade de Zaandam (proche d'Amsterdam) qui a un chantier naval, tout en prenant des notes<sup>65</sup>. Pierre entreprend également des discussions avec des ingénieurs britanniques lors de son passage en Grande-Bretagne pour mieux comprendre la science des galères<sup>66</sup>. Le souverain russe est satisfait d'assimiler les aspects industriels des nations européennes. Le voyage, qui dure dix-huit mois entre 1697 et 1698, s'achève abruptement puisque le tsar doit rentrer urgemment en Russie. Il ne repart pas « les mains vides » de son expédition. Entre 640<sup>67</sup> et 750<sup>68</sup> étrangers sont recrutés au service de la Russie<sup>69</sup>. Ils ont divers profils, mais leurs spécialités trahissent les réels objectifs du tsar<sup>70</sup>. En visitant les pays occidentaux, ce dernier s'imprègne de leurs habitudes avec le caractère immersif de l'expédition.

Le voyage de Pierre 1<sup>er</sup> redéfinit les ambitions du tsar. Il veut mettre la main sur un port en mer Baltique pour relier l'empire russe à l'Europe<sup>71</sup>. Pour espérer dominer ces eaux, la Russie doit vaincre celle qui contrôle cet espace, à savoir la Suède. Démarre alors un conflit qui va durer pas moins de deux décennies. Les premières années sont marquées par d'importantes défaites russes mises sur le compte d'une armée pas encore réformée<sup>72</sup>. Cependant, l'ambition des Suédois aura raison d'eux dans le golfe de Finlande. Le roi de Suède, Charles XII, âgé de quinze ans, se détourne un temps des Russes pour attaquer la Pologne, alliée du tsar. Une opportunité que saisit le tsar de Russie. Vainqueur dans la Neva en 1703, il fonde une nouvelle ville nommée Saint-Pétersbourg et, l'année suivante, bâtit une forteresse sur l'île de Kronstadt, au cœur du

---

<sup>64</sup> Troyat, *op. cit.*, p. 91.

<sup>65</sup> *Ibid.*, p. 100-101.

<sup>66</sup> *Ibid.*, p. 108.

<sup>67</sup> *Ibid.*

<sup>68</sup> Nicholas V. Riasanovksy, *op. cit.*, p.243

<sup>69</sup> *Ibid.*

<sup>70</sup> Troyat, *op. cit.*, p. 111-112.

<sup>71</sup> Hélène Carrère d'Encausse, *Les Romanov : une dynastie sous le règne du sang*, Paris, Fayard, 2013, p. 76-77.

<sup>72</sup> *Ibid.*

golfe de Finlande<sup>73</sup>. Le conflit continue jusqu'au traité de Nystad en 1721, qui consacre la victoire de la Russie sur la Suède<sup>74</sup>.

La conquête russe à l'embouchure de la Neva est une prise de guerre. Ce conflit étant loin d'être terminé, il est logique de penser que cette fondation doit s'accompagner d'un développement défensif. Pour ce faire, le fort suédois de Nyenschantz, situé au confluent de la grande Okhta et de la Neva, est ignoré au profit de la construction d'un nouvel édifice militaire<sup>75</sup>. Ce dernier est bâti rapidement entre mai et septembre 1703 ; il est constitué de bois et de pierres et placé à un endroit stratégique sur l'île aux Lièvres, située sur la grande Neva<sup>76</sup>.

Figure 1. Île aux Lièvres au cœur de la Neva et abritant la forteresse Pierre et Paul.



Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

Une missive entre le favori du tsar, Menchikov, et le commandant de la forteresse, Steve Bruce, fait état de 40 000 pilotis pour permettre aux fondations de la citadelle de tenir<sup>77</sup>. Si autant d'efforts sont requis pour le premier bâtiment, il est probable que le lieu ne soit pas propice à l'établissement d'une telle citée.

<sup>73</sup> Nicholas V. Riasanovksy, *op. cit.*, p. 245.

<sup>74</sup> Carrère d'Encausse, *op. cit.*, p. 80.

<sup>75</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 13-15.

<sup>76</sup> Bater, *op. cit.*, p. 19-20.

<sup>77</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 44.

L'espace géographique de la nouvelle ville est problématique et la toponymie le confirme puisqu'en finnois, *Neva* se traduit par marécage et boue<sup>78</sup>. L'estuaire de la Neva est divisé en de multiples branches, divisant la terre en îlot dont aucune ne dépasse les 30 pieds au-dessus du niveau de la mer<sup>79</sup>. Le terrain est humide dans son intégralité et une des hauteurs favorables à l'aménagement urbain est occupée par l'ancien fort suédois qui restera inhabité<sup>80</sup>. Les ressources sont limitées. Le bois de construction n'y est pas abondant et doit être apporté en bateau du continent<sup>81</sup>. Malgré la présence suédoise, l'espace n'a jamais fait l'objet d'une colonisation. Seuls quelques hameaux autochtones perdurent dans une région qui conserve son état sauvage. Le climat y est également hostile. Les hivers sont longs et la Neva reste généralement gelée pendant six mois<sup>82</sup>. La Neva elle-même représente un défi. En effet, le volume d'eau déversé dans le golfe de Finlande équivaut à celui du Dniepr et du Don combiné<sup>83</sup>. Le courant est donc puissant. De surcroît, la largeur du fleuve rend l'élaboration d'un pont compliqué et même dangereux lorsque des blocs de glace circulent en automne et au printemps<sup>84</sup>. L'espace est sujet aux forts vents de l'Ouest qui, en plus d'empêcher la navigation, ont tendance à provoquer des crues<sup>85</sup>. « Admirateur des Hollandais, il [Pierre] veut, comme eux, domestiquer l'élément liquide. Saint-Pétersbourg sera une réplique russe d'Amsterdam. Une ville sur pilotis, traversée de canaux, divisée en îlots, un port au milieu des terres spongieuses<sup>86</sup> ». Le choix de bâtir Saint-Pétersbourg dans l'embouchure de la Neva permet au tsar de réaliser d'une pierre trois coups : il gagne un avantage territorial sur les Suédois ; Pierre peut enfin avoir accès à la Baltique qui ouvre vers l'Europe ; la nouvelle idéologie moderne prend une forme physique. Le tsar est

---

<sup>78</sup> *Ibid.*, p. 11 et Troyat, *op. cit.*, p. 160.

<sup>79</sup> Lincoln, *op. cit.*, p. 17.

<sup>80</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 43.

<sup>81</sup> Lincoln, *op. cit.*, p. 20.

<sup>82</sup> Troyat, *op. cit.*, p. 160.

<sup>83</sup> Munro, *op. cit.*, p. 27.

<sup>84</sup> Keenan, *St Petersburg and the Russian Court, 1703-1761*, *op. cit.*, p. 20.

<sup>85</sup> Troyat, *op. cit.*, p. 160.

<sup>86</sup> *Ibid.*

conscient que l'embouchure de la Neva n'est pas favorable à l'établissement de la cité puisque plusieurs fois il est mis en garde<sup>87</sup>. Son choix est assumé et le tsar va se donner tous les moyens possibles pour accomplir son projet.

L'ambition du souverain russe le pousse à tout mettre en œuvre pour construire la cité. Pour cela, des milliers d'ouvriers sont appelés à bâtir la ville. Un décret de 1704 exige que 40 000, hommes venus des provinces de toute la Russie, doivent être dépêchés, les prisonniers suédois sont obligés de servir la cause et les populations locales sont largement ponctionnées<sup>88</sup>. Pour pouvoir bâtir la forteresse, les travailleurs transportent de la terre, probablement pour maintenir le sol et poser les pilotis, à mains nues, avec l'aide de leurs vêtements ou dans des sacs de toile<sup>89</sup>. Le travail forcé diminue à partir de 1718 : à cette date, les ouvriers ont bâti 4 248 maisons résidentielles (sans compter les maisons sur l'île Vassilievski), et si aucune statistique officielle n'existe sur le nombre de morts, entre 100 000 et 200 000 ouvriers seraient décédés, selon les dires de l'époque<sup>90</sup>.

Sous le règne du tsar Pierre, l'urbanisme de Saint-Pétersbourg est enchevêtré entre deux paradigmes : la fortification de la cité et la volonté d'en faire une ville symbole. L'aspect militaire est représenté par le premier bâtiment, la forteresse Saint-Pierre-et-Paul, mais aussi par le grand chantier de l'Amirauté. Elle est la principale manufacture dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>91</sup>. La symbolique peut déterminer plusieurs pans de Saint-Pétersbourg, nouvelle capitale depuis le transfert de l'administration en 1713<sup>92</sup>. Il y a aussi dans ce transfert un côté mystique, assurément religieux, mais surtout l'idée d'en faire une ville nouvelle. Tel Dieu, Pierre décide de tout au gré de ses ambitions. Il veut faire de Saint-Pétersbourg une ville marine. Cela

---

<sup>87</sup> *Ibid.*

<sup>88</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 43.

<sup>89</sup> *Ibid.*, p. 45.

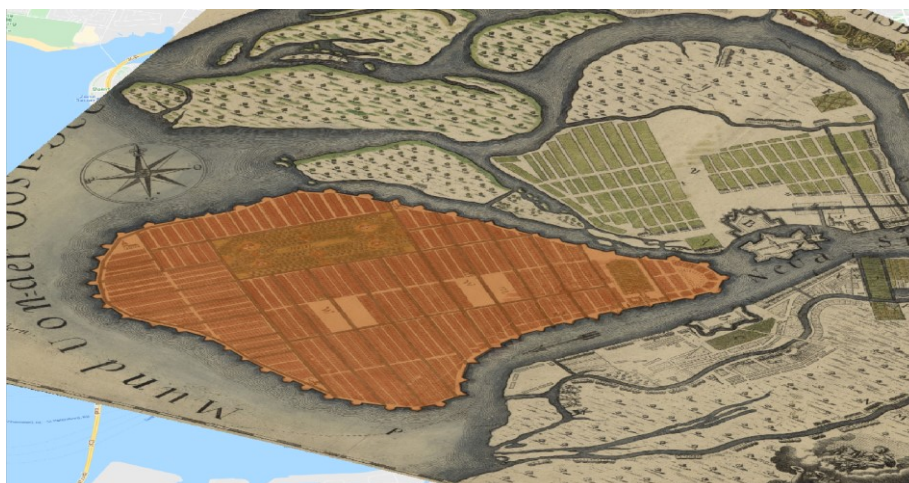
<sup>90</sup> *Ibid.*, p. 41-45.

<sup>91</sup> Ian M. Matley, « Defense Manufactures of St. Petersburg 1703-1730 », *Geographical Review*, vol. 71, n° 4, 1981, p. 414.

<sup>92</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 31.

passer par la promulgation de lois coercitives. Pierre force la population à voguer sur la Neva, à user des voiles, à prendre des leçons de navigation, à entretenir les vaisseaux. Il en va de même pour la planification de la cité. Jusqu'en 1719, Pierre décide de ceux et celles qui doivent s'installer dans la nouvelle capitale<sup>93</sup>.

Figure 2. Île Vassilievski.



Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

À plusieurs reprises le créateur est tenté de placer son centre à divers endroits. Si l'Amirauté a la faveur initiale du tsar, il opte finalement, en 1720, pour l'île [Vassilievski](#). S'en suivent des mesures autoritaires incitant les habitants à détruire leurs maisons actuelles pour aller dans le nouveau centre<sup>94</sup>. Ainsi, la ville répond au désir du tsar tout en étant non stratifiée, rompant avec les traditionnelles cités russes compartimentées. Saint-Petersbourg, même si elle compte des quartiers, est une ville cosmopolite, en rupture avec la tradition russe et proche du modèle d'Amsterdam<sup>95</sup>.

Le bâti est du ressort de Pierre. Vierge, Saint-Petersbourg sera le laboratoire de l'urbanisme régulier qui impose l'imitation d'un type de maison pour les habitants, selon les principes de l'architecture européenne. Le tsar décide de la hauteur des

<sup>93</sup> *Ibid.*, p. 50-51 et 69.

<sup>94</sup> *Ibid.*, p. 56.

<sup>95</sup> *Ibid.*, p. 50-53.



maisons comme de la taille. Rien n'est laissé au hasard. Cette expérimentation deviendra une réalité pour les autres villes russes à la moitié du XVIII<sup>e</sup><sup>96</sup>.

Cette contextualisation des débuts est nécessaire pour comprendre l'intérêt d'une telle entreprise. Elle est le fait du prince. Il est aisé de penser qu'à la disparition du tsar, en 1725, la ville est loin d'être le paradis promis par Pierre. Toutefois, les premières cartes laissent croire que la cité est un projet déjà avancé. Ces sources sont à manier avec prudence puisque le tsar a étendu son pouvoir sur le département cartographique et il serait même le premier à avoir réalisé un plan de la capitale<sup>97</sup>.

## A. 2. La carte de Bush

Figure 3. Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).



La source de Georg Paul Bush publiée entre 1717 et 1721 possède quelques particularités. Les métadonnées partagées par la BNR expliquent que cette source

<sup>96</sup> Ibid., p. 73-75.

<sup>97</sup> Ibid., p. 77.



répond à une mode russe en occident suite aux voyages du tsar en Europe, entre 1716-1717, poussant à la production cartographique. De plus, Bush aurait suivi les plans de l'architecte Trezzini pour dessiner une partie du document. Donc rien ne laisse croire que le cartographe se soit rendu sur place.

La carte est parsemée de détails qui font de cette carte une représentation exagérée du développement de la cité. C'est le cas de l'ensemble de la cartographie avant 1737 précise Michael J Bitter. Il semble que ce soit un consensus parmi la communauté historique puisque, selon Berelowitch et Medvekova, les gravures dépeignent Saint-Pétersbourg embellie. Or, elle est encore à l'état de projet tout en ayant un aspect impressionnant, par l'envergure de la tâche<sup>98</sup>. L'influence de Pierre le Grand n'est jamais très loin, par ses réformes de la cartographie, pour l'adapter aux méthodes européennes, jusqu'à la présence même du tsar sur le document dans le coin droit, en bas de la source. Si rien ne suggère que Pierre ait eu un droit de regard sur la source, cela démontre une allégeance du cartographe envers le souverain. Il n'est pas rare de retrouver ce type de gravure sur les plans de cette période, car elle met en exergue la puissance du tsar sur le territoire<sup>99</sup>. Dans le cas de Saint-Pétersbourg, la représentation de Pierre indique son influence sur la cité.

Quelles observations descriptives est-il possible de faire à partir de la source de Bush ? Premièrement, les habitations se répartissent sur l'île Vassilievski, située à l'ouest de la forteresse Saint-Pierre-et-Paul située sur l'île aux Lièvres. Les bâtiments englobent de manière linéaire l'île dans son intégralité et l'on repère également des lignes bleues qui peuvent correspondre à des canaux. Au nord du fort est le futur quartier de [Pétersbourg](#). Cette île est occupée, d'après Bush, avec des maisons identiques, mais de manière plus disparate. Au sud-est du fort sont présentes des habitations similaires. Enfin, au sud, l'[Amirauté](#) diffère par sa représentation. Elle est

---

<sup>98</sup> *Ibid.*, p. 70.

<sup>99</sup> Monmonier, *op. cit.*, p. 112.

moins ordonnée. Les maisons sont plus petites que les autres. Elles s'établissent le long de la Neva et du bâtiment de l'Amirauté, principale manufacture de la cité qui laisse penser que ce quartier regroupe les ouvriers de Saint-Pétersbourg. Il existe également quelques habitations éparses dans le coin est, appelé Vyborg, mais aussi à l'extrême Sud-Est, avec le monastère [Alexandre Nevski](#).

Figure 4. L'île Pétersbourg, l'Amirauté, le Monastère Alexandre Nevski (de haut en bas).



Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

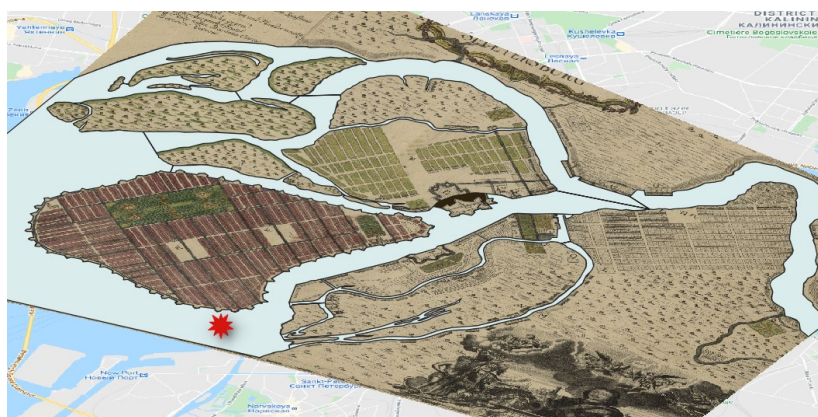
Concernant le territoire, il est vastement représenté. Plusieurs îlots sont inhabités selon la carte et les espaces vides de population ne sont pas défrichés. Bush choisit de décrire les terrains vierges par des arbres. La seule variation est du côté de Vyborg où la symbolique est difficilement analysable. Excepté à l'est, à l'endroit où la Neva tourne à gauche après avoir remonté vers le nord, il n'y a aucune information confirmant la présence de marécage. La description de la Neva est limitée à la direction du courant et des rapides. La vaste représentation n'évoque pas de limite géographique et le territoire est à portée de développement puisqu'il n'y a aucune contre-indication.

### A. 3. L'environnement de l'estuaire de la Neva

La carte de Bush représente un environnement sécuritaire dans lequel la nouvelle capitale du tsar est appelée à prospérer. Cependant plusieurs facteurs permettent de

mieux comprendre les obstacles qui se dressent face aux projets impériaux. Pour faire apparaître ces éléments dans le SIG, il a fallu créer deux types de couches rassemblant les raisons des différentes péripéties. D’abord l’hydrographie, réunissant les composantes de l’eau comme la Neva, les inondations, le gel. Puis la topographie : dans ce cas-ci, ce qui touche aux élévations du terrain, qu’elles soient naturelles ou non.

Figure 5. Gestion hivernale de la Neva, port de secours, et bas-fonds.



Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

Premièrement, la Neva pose un certain nombre de complications. De la fin du mois d’octobre, et jusqu’en avril, les eaux sont gelées, impactant au quotidien les habitants à divers degrés. Au cœur de l’hiver, la couche de glace est épaisse et varie entre 61 et 92 centimètres avec une moyenne de 72 cm<sup>100</sup>. Durant les premières années de la cité, où se déplacer en canot est le principal transport, il est requis de sortir son navire des eaux avant qu’il ne soit piégé par le gel. Si les bateaux ne peuvent être mis à terre, ils peuvent se réfugier entre la forteresse Saint-Pierre-et-Paul, et l’île de Saint-Pétersbourg considéré comme un endroit sécuritaire<sup>101</sup>. La cité n’ayant pas encore de pont, l’hiver constitue, dès 1710, une opportunité pour les Pétersbourgeois de traverser, à pied ou en traîneau, le fleuve pour rejoindre n’importe quel quartier. Il est même possible d’atteindre les îlots inhabités et l’avant-poste du golfe de Finlande, Kronstadt.

<sup>100</sup> Alexei Kraikovski et Julia Lajus, « Living on the river Over the Year. The Significance of the Neva to Imperial Saint Petersburg », dans Martin Knoll, Uwe Lübcken et Dieter Schott (éd.), *Rivers Lost, Rivers Regained : Rethinking City-River Relations*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2017, p. 246-247.

<sup>101</sup> *Ibid.*, p. 248.

À partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, les autorités installent des infrastructures le long de la route entre la capitale et Kronstadt, comprenant des panneaux de signalisation ainsi qu'un « pub » à mi-chemin<sup>102</sup>. L'île, connue sous le nom de Kotline — trop éloignée pour apparaître sur la cartographie — au début du XVIII<sup>e</sup>, abrite la forteresse Saint-Alexandre et est pressentie, à un moment, pour devenir le centre<sup>103</sup>. Mais la géographie complique le projet : l'île est à vingt-neuf kilomètres de Saint-Petersbourg<sup>104</sup> et elle est la première ligne défensive en cas d'attaque.

La fin de l'hiver occasionne la réouverture des voies fluviales. C'est un évènement important, mais dangereux. La fonte des glaces provoque la constitution de blocs solides descendants depuis le lac Ladoga qui alimente la Neva, rendant la navigation risquée<sup>105</sup>. Si tout porte à croire que la Neva est un atout économique, le fleuve possède plusieurs handicaps. En effet, la carte de Bush indique à l'entrée de la ville la sortie des bateaux qui traversent des rapides et [des bas-fonds](#). L'observateur et diplomate allemand à Saint-Petersbourg, Friedrich Weber, témoigne que les bas-fonds sont délimités par des bouées et les bateaux qui veulent aborder le fleuve ne peuvent y entrer. Même les navires de guerre, qui sortent de l'amirauté, ne sont équipés qu'une fois la baie atteinte<sup>106</sup>. Pour ce qui est des bateaux commerciaux, ils ont l'interdiction d'entrer pour éviter de s'échouer sur les bancs de sable de l'estuaire. Ils amarrent sur l'île Kotline, où les cargaisons sont entreposées avant d'être chargées sur des vaisseaux, plus petits, qui peuvent traverser la baie avec moins de difficultés<sup>107</sup>. Ces péripéties représentent aussi une sécurité. Si les navires commerciaux et de guerre ne peuvent

---

<sup>102</sup> *Ibid.*, p. 246-247.

<sup>103</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 20 et 32.

<sup>104</sup> *Ibid.*

<sup>105</sup> Alexei Kraikovski et Julia Lajus, « Living on the River Over the Year. The Significance of the Neva to Imperial Saint Petersburg », *op. cit.*, p. 237-238.

<sup>106</sup> Friedrich Weber et Malassis, *Nouveaux memoires sur l'etat present de la Grande Russie ou Moscovie... Par un Allemand résident en cette cour*, Paris, Pissot, 1725, p. 46-48.

<sup>107</sup> Alexei Kraikovski et Julia Lajus, « The Neva as a Metropolitan River of Russia: Environment, Economy and Culture », dans, *A History of Water*, *op. cit.*, p. 358.

naviguer dans les eaux, il est probable qu'une flotte ennemie tentant de prendre d'assaut la capitale impériale rencontrera des ennuis à manœuvrer dans le golfe.

Si voguer sur la Neva est compliqué, le fleuve est également sujet à des crues récurrentes. Lors de son passage à Saint-Pétersbourg, Weber remarque que la capitale est à la merci des inondations. Il indique qu'à partir de l'endroit où [la Neva se sépare en deux bras](#), la ville est exposée au risque d'élévation des eaux<sup>108</sup>. Ces catastrophes sont la conséquence de la localisation de Saint-Pétersbourg dans un bassin sujet à des épisodes cycloniques<sup>109</sup>. Durant l'automne, la baie de Saint-Pétersbourg est victime de forts vents venus de la mer Baltique qui provoquent de soudaines montées des eaux.

Figure 6. Limite des inondations selon Friedrich Weber (1725).



Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

Si l'urbanisation doit composer avec le fleuve capricieux, les sols n'offrent aucune garantie qu'une ville puisse perdurer. Selon Bruce Lincoln, le choix de l'estuaire de la Neva comme emplacement va à l'encontre des principes qui font qu'un lieu est propice à l'établissement d'une ville<sup>110</sup>. Lincoln explique que les sols sont de mauvaises qualités, voire stériles, posant la question de l'autosuffisance en matière de nourriture. Le bois, les matières requises pour les fondations et le pavage doivent être transportés

<sup>108</sup> Weber et Malassis, *op. cit.*, p. 52.

<sup>109</sup> Alexei Kraikovski et Julia Lajus, « Living on the river Over the Year. The Significance of the Neva to Imperial Saint Petersburg », *op. cit.*, p. 244-246.

<sup>110</sup> Bruce Lincoln, *Sunlight at Midnight*, New York, Basic Books, 2000, p. 20.



dans cette région isolée. Enfin, la conquête des sols est une guerre permanente : « *Virtually Every Foot of Land Reclaimed from the Marshes on Witch St. Petersburg Was Built Had to be Filled with Oaken Piles Sixteen Feet Long and Driven their Full Length Into the Ground*<sup>111</sup> ». Aucune ville d'Europe n'a eu à affronter autant de péripéties pour fonder une cité selon Lincoln.

La communauté historique est d'accord pour affirmer que l'estuaire de la Neva est un endroit humide qui comprend des marais, avec des sols instables. Dès lors, sur quels fondements cette ville a-t-elle été construite ? Le quai de l'amirauté est un bon exemple des efforts qui sont consentis pour pouvoir bâtir la capitale. Situé en aval de la Neva et de la forteresse Saint-Pierre-et-Paul, le quartier de l'Amirauté est rapidement devenu important. D'après Weber, les urbanistes veulent construire sur les bords de la Neva plusieurs palais. Toutefois, le terrain est bas et sujet à inondation. Weber révèle que [des pieux sont installés le long de la rivière](#), de la poste — devant le palais d'été du tsar — jusqu'aux dernières maisons proches de la bouche<sup>112</sup>. Le but de ces pilotis est d'élever le niveau de la terre surement en raison de la vulnérabilité face aux inondations.

---

<sup>111</sup> *Ibid.*

<sup>112</sup> Friedrich Weber et Malassis, *op. cit.*, p. 25-26.

Figure 7. Les pilotis de l'Amirauté et de la forteresse Pierre et Paul.



Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

Enfin, symbole de la ville, la forteresse Pierre-et-Paul est aussi construite à partir de ces fondements artificiels comme l'ont précisé Berelowitch et Medvekova<sup>113</sup>. Ces exemples confirment les difficultés que le territoire présente aux urbanistes de la cité. La responsabilité de Pierre le Grand est engagée puisque c'est son choix de vouloir faire bâtir des habitations au plus proche de la mer et de la Neva alors qu'une autre solution est envisageable<sup>114</sup>. Des espaces sont plus propices à l'établissement de la cité que le quartier de l'Amirauté, l'île Vassilievski ou encore Pétersbourg. Dans sa description, Weber affirme que certains endroits sont protégés des inondations. Les quartiers qui seront plus tard appelés Vyborg et Litenoi, situés dans l'est de la ville avant que la Neva se divise en deux bras, sont les lieux en question. D'après Weber, [deux collines](#) sont en vis-à-vis. L'une sur la partie haute à Vyborg, l'autre en aval sur Litenoi. Cette dernière est décrite par Weber comme une Presqu'île<sup>115</sup>. Car si ce quartier est sécurisé par une colline au niveau de l'arsenal, il est bordé au sud par un [marécage](#) qui n'apparaît pas sur la carte de Bush. L'endroit le plus sûr pour établir la cité est donc Vyborg puisque protéger des eaux par la topographie, et personne n'indique la présence d'un marais. La carte de Bush montre d'ailleurs que cet endroit n'est pas totalement vide, mais il ne fait

<sup>113</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 44.

<sup>114</sup> *Ibid.*, p. 56.

<sup>115</sup> Friedrich Weber et Malassis, *op. cit.*, p. 15-17.

pas l'objet de construction intense<sup>116</sup>. Il est probable, pour Pierre le Grand, que Vyborg ne remplisse pas les critères nécessaires, puisqu'éloigné de la bouche de la Neva, contrairement à l'île Vassilievski.

Figure 8. Les deux collines de Vyborg (au nord) et de Litenoi (au sud) et un marécage (zone verte).



Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

Enfin, Bush montre Vassilievski dans un état de développement avancé avec la présence de canaux rectilignes sur la totalité de l'espace. De tels canaux ne sont pas sans rappeler la ville d'Amsterdam à laquelle le tsar Pierre voue un fantasme. La ville hollandaise est un modèle pour la ville de Pierre puisque le système de canaux est utilisé depuis le XIV<sup>e</sup> siècle, alors que le futur centre commercial de l'Europe n'est encore qu'un village<sup>117</sup>. Mais c'est au cours du XVII<sup>e</sup> siècle que le *Ring* de canaux d'Amsterdam va connaître son expansion, avec une forme semi-circulaire, de telle sorte que le centre est entouré par des canaux. L'objectif est d'en faire le principal moyen de transport de la cité permettant aux commerçants d'être à la portée du port tout en étant accessible pour la population<sup>118</sup>. C'est avec cette vision que Pierre le Grand aborde l'urbanisme du centre-ville sur l'île Vassilievski. Il veut que chaque bâtiment soit connecté à un canal pour s'en servir comme mode de déplacement. La gravure de Bush

<sup>116</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 42.

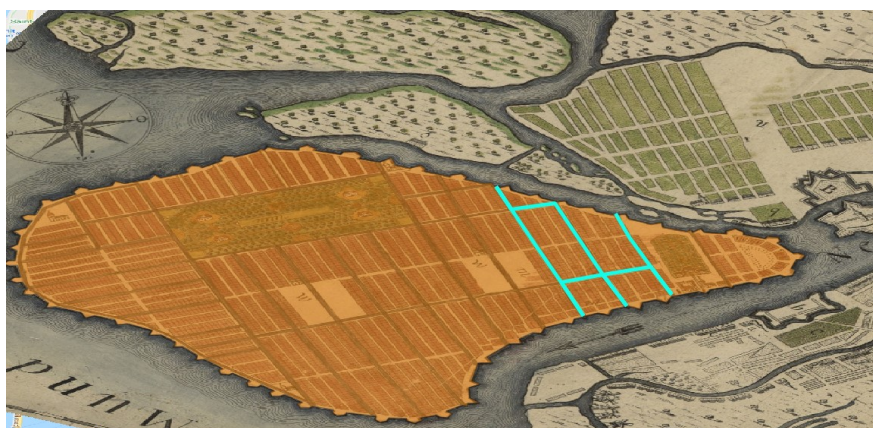
<sup>117</sup> Geert Mak, « Amsterdam as the “Compleat Citie”: A City Plan Read in Five Episodes », dans Sako Musterd et Willem Salet (dirs.), *Amsterdam Human Capital*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2003, p. 32.

<sup>118</sup> *Ibid.*, p. 33-34.



implique qu'autour des années 1720, un réseau de canaux se serait développé sur l'île Vassilievski. Ce n'est pas forcément une réalité, mais pas un mensonge non plus. D'après Weber, c'est à partir de 1716 que les plans du tsar s'exécutent et que la construction du futur centre prend forme<sup>119</sup>. Des canaux sont bâtis sur l'île, mais le projet a coupé court. Les premiers cours d'eau sont construits de manière trop étroite et se remplissent de vase rapidement<sup>120</sup>. Les canaux rectilignes sont donc un projet vain, reflétant les difficultés qu'oppose l'environnement à une planification forcée.

Figure 9. L'île Vassilievski et ses canaux.



Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

#### A. 4. La première assise urbaine

L'étude de l'espace démontre les failles environnementales de l'estuaire de la Neva. La carte de Bush ne les indique pas, mais la réalité est autre. La carte décrit une urbanité dans trois zones : l'île Vassilievski, l'île de Pétersbourg, et le *Slabode* des Moscovites (Litenoi). Trois zones d'habitations pour disperser les habitants et éviter un centre compact<sup>121</sup>. Après avoir montré que l'établissement de l'île Vassilievski relève plus du fantasme, les couches du SIG viennent apporter un éclairage sur l'utilisation des espaces : les points de rassemblement, les zones de peuplement, les rues, la prévention des incendies.

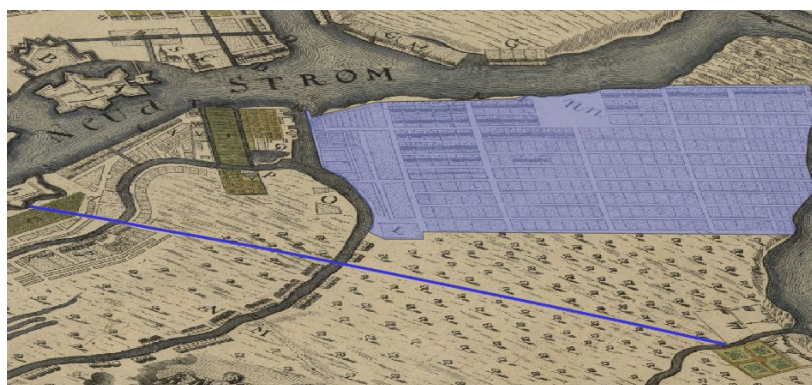
<sup>119</sup> Friedrich Weber et Malassis, *op. cit.*, p. 40-41.

<sup>120</sup> Bruce Lincoln., *op. cit.*, p. 24.

<sup>121</sup> Munro, *op. cit.*, p. 25.

Peu d'informations sont disponibles sur la situation des habitations de l'est de Pétersbourg. Ce quartier est appelé à l'époque le Slabode des Moscovites. *Slabode* peut se traduire par faubourg selon le diplomate Weber<sup>122</sup>. Il est certain que le degré de développement montré par la carte n'était pas atteint lors de la réalisation de la source. Un plan, de la même époque que notre source, décrit une structure urbaine similaire à la gravure de Bush, mais comprenant le marécage évoqué précédemment qui borderait ce quartier par le Sud<sup>123</sup>.

Figure 10. Le *Slabode des Moscovites* (future Litenoi) et la perspective Nevski.



Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

La première carte, officielle, de la ville datant de 1737<sup>124</sup>, publiée par l'Académie des sciences russe<sup>125</sup>, montre que les habitations en construction sur ce côté de la cité ne sont encore que partielles. Et donc, Bush offre une représentation exagérée du *Slabode* des Moscovites. Un autre élément visible en aval de ce quartier est la présence d'une rue, la future perspective Nevski. Les travaux de cette avenue commencent en 1712. Sa droiture est un effet prioritaire. Aucun marais, vallée, colline,

<sup>122</sup> Friedrich Weber et Malassis, *op. cit.*, p. 408.

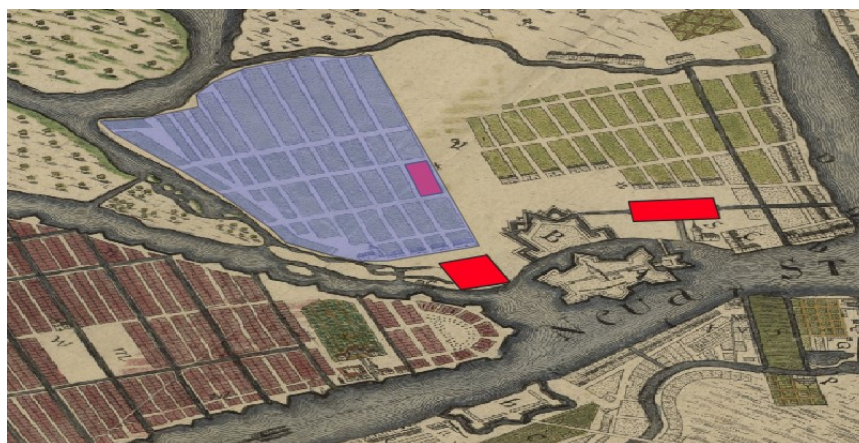
<sup>123</sup> Johann Baptist Homann, « Topographische Vorstellung der Neuen Russischen Haupt-Residenz und See-Stadt St. Petersburg samt ihrer zu erst aufgerichteten Vestung: welche von Ihro Czaar Maj. Petro Alexiewitz aller Russen Selbst Erhalter etc., etc., etc. An. 1703 an der Spitze der Ost-See auf etlichen Insuln bey dem Außfluss des Neva Stroms erbaut und zur Aufnahm der Handelsschafft und Schiffarth für die Russische Nation mit einer mächtigen Flotte versehen worden / herausgegeben von Ioh. Baptist Homann, Der Röm. Kays. Maj. Geographo », 1720, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8490978m>. (Consulté le 28 juillet 2020).

<sup>124</sup> Bitter, *op. cit.*, p. 31.

<sup>125</sup> Académie des sciences de Saint-Pétersbourg, « Plan Imperatorskogo stolichnogo goroda Sankt-Peterburga, sochinennyy v 1737 », Saint-Pétersbourg, 1741.

eau ne doit faire dévier la perspective<sup>126</sup>. La perspective traverse des espaces vierges et c'est également une volonté du tsar. Cette dernière, linéaire et large, est pavée et la construction est terminée avant 1721<sup>127</sup>. Outre l'aspect urbain que revêt cette route, elle joint deux éléments symboliques de la ville : l'Amirauté et le monastère Alexandre Nevski. Moscou étant toujours perçu comme la capitale religieuse du pays, Pierre, par l'établissement du monastère sécurise le statut symbolique de la ville<sup>128</sup>. Le prince Alexandre Nevski est une figure notoire pour avoir défait les Suédois en 1240 et être devenu prince de Novgorod<sup>129</sup>. Il est canonisé au XIV<sup>e</sup> siècle et le monastère serait bâti sur les lieux de la victoire d'Alexandre. L'Amirauté est la principale manufacture. Berelowitch et Medvekova y voient un lien entre le passé et l'avenir de la Russie<sup>130</sup>. La droite perspective permet montrer la détermination du tsar à vouloir occuper et dominer un maximum d'espace.

Figure 11. Le Quartier Tatar, sa friperie et les marchés environnants.



Le quartier est représenté en bleu et les commerces en rouges.

Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

Bush montre que de nombreuses de maisons sont construites en amont de la Neva, au-dessus de la forteresse Pierre-et-Paul, sur l'île de Pétersbourg. Cet espace

<sup>126</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 79.

<sup>127</sup> Bruce Lincoln., *op. cit.*, p. 31.

<sup>128</sup> Denis J. B. Shaw, « St. Petersburg and Geographies of Modernity », dans Anthony Cross (dir.), *St. Petersburg, 1703-1825*, New York, Palgrave Macmillan, 2003, p. 14-15.

<sup>129</sup> Berelowitch et Medvekova., *op. cit.*, p. 31-32.

<sup>130</sup> *Ibid.*, p. 80.

accueille plusieurs commerces importants de la ville, mais aussi un [Slabode multiethnique](#). Il est décrit par Weber comme le quartier des Tatares, mais à l'intérieur de celui-ci vivent également Turcs et Kalmouks. Weber est assez élogieux envers leurs manières puisqu'il explique qu'on y vit mieux qu'à Paris, Rome ou Londres<sup>131</sup>. L'intérieur du faubourg est rythmé par la [friperie tatar](#). Elle rassemble de nombreux habitants qui viennent y trouver des textiles internationaux et d'autres objets insolites à bas prix. Cet endroit est très prisé par les voleurs qui n'hésitent pas à subtiliser certaines affaires à des passants, pour les revendre sous leurs nez<sup>132</sup>. Plus généralement l'île de Pétersbourg regroupe les espaces commerciaux les plus importants de la cité avec [deux grands marchés](#). L'un est proche du quartier tatar où se concentrent les commerces alimentaires qui vendent de la farine, des légumes, mais aussi ceux qui fournissent le mobilier des particuliers. Le feu est le danger de ce lieu intégralement bâti en bois<sup>133</sup>. L'autre marché est la principale place mercantile de la nouvelle capitale. Comme il est interdit pour les Pétersbourgeois d'avoir un magasin au sein d'un logis, c'est ici que les commerçants de plus de vingt nations différentes viennent vendre leurs produits<sup>134</sup>. Toutefois, la loi contre les boutiques chez les particuliers rend la logistique autour de cet espace difficile. Ce marché est le débarcadère central des marchandises qui arrivent par la terre, la mer, voir d'autres quartiers. Le bâtiment est de bois, sur deux étages et carré avec une cour intérieure accueillant les boutiques. Par conséquent, une grande foule semble se réunir quotidiennement autour du marché ce qui rend son accès difficile. Précédemment situé un peu plus au nord du quartier de Pétersbourg, ce marché a brûlé et a été relocalisé à cet endroit<sup>135</sup>. Il est aisé de comprendre la difficulté d'accès à l'île lorsque les citadins voguent simultanément vers ce carrefour.

---

<sup>131</sup> Friedrich Weber et Malassis, *op. cit.*, p. 36.

<sup>132</sup> *Ibid.*, p. 35-36.

<sup>133</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>134</sup> *Ibid.*, p. 32-34.

<sup>135</sup> *Ibid.*



Avec les inondations, les incendies sont les principaux dangers qui guettent la capitale du tsar. Et pour cause, une grande partie de la cité est bâtie en bois. Toutefois, la ville met en place un système pour intervenir sur les feux. Weber explique que les [clochers](#) sont occupés par des gardes qui sonnent les cloches d'une manière particulière pour signaler du danger. Pour mieux comprendre ce stratagème, les églises ont été repérées sur la carte de Bush permettant ainsi d'avoir une meilleure vision de ce système. L'Amirauté profite de la présence des clochers mais elle rassemble plus de palais d'importances. Sur l'île de Pétersbourg, place des marchés, dont l'un a déjà brûlé, un seul clocher est une sécurité insuffisante pour alerter du danger. Toutefois, cette méthode serait efficace selon Weber<sup>136</sup>.

Figure 12. Les clochers de la ville en 1721.



Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

Si l'île de Pétersbourg est le point commercial de la cité, l'île Vassilievski doit devenir le centre sur le modèle d'Amsterdam. Il a été évoqué à plusieurs reprises que des exagérations résident dans la gravure de Bush et [la représentation de l'île Vassilievski](#) en est une, particulièrement sur les canaux et les bâtiments. Contrairement à ce qu'indique la carte, presque tout le développement de cette zone reste à faire. Si les canaux sont présents, si des maisons et des rues sont tracées, une très grande partie de

<sup>136</sup> *Ibid.*, p. 30-31.

l'île n'est pas défrichée<sup>137</sup>. Si la source montre Vassilievski comme habitée dans son entièreté, elle n'est pas la seule. Le plan d'Homann décrit un développement spectaculaire de l'île, s'inspirant des croquis des architectes européens du tsar : Trezzini et Le Blond, qui répondent aux désirs du tsar entre fantasme et réalité<sup>138</sup>. Une façon pour Pierre le Grand de montrer aux autres nations l'avancée de la nouvelle capitale russe alors que cette île est encore un vaste espace humide et sauvage. Pour connaître la véritable croissance du projet, il faut attendre 1737 et une carte de l'Académie des sciences de Saint-Pétersbourg. Le plan montre que cette île ne sera pas le centre-ville. Ce rêve, celui de Pierre, est mort en même temps que le tsar en 1725.

## Conclusion

La carte de Georg Paul Bush est une représentation entre réalité et fantaisie. Soit fidèle au désir du tsar mais également suivant les modèles planificateurs de Le Blond et Trezzini. Cette gravure est une des projections du futur Saint-Pétersbourg si la cité devait demeurer sous le commandement de Pierre le Grand pour les années à venir. En termes de peuplements, les zones d'habitations ont été exagérées. Au regard des cartes publiées après les années 1730 et 1740, il est possible de dire que l'ampleur de la supercherie est importante du côté de l'île Vassilievski et du *Slabode* des Moscovites.

Le SIG a montré des difficultés topographiques et hydrographiques dans tous les coins de la cité : les pilotis sont utilisés pour la forteresse et les quais. Les terrains sont généralement trop bas. Certains espaces sont marécageux. Les trois quarts de la ville sont sous la menace des crues. Il n'existe aucun pont à cause de la Neva. Cette dernière n'est pas accessible aux bateaux à cause des bas-fonds et des rapides. Les spécialistes de la ville sont unanimes pour affirmer que, de manière générale, les sols ne sont pas favorables à l'établissement d'une colonie. Toutefois Vyborg et Litenoi — malgré un marécage — sont protégés par deux collines et sont plus propices à l'établissement du

<sup>137</sup> Friedrich Weber et Malassis, *op. cit.*, p. 41-42.

<sup>138</sup> Bitter, *op. cit.*, p. 36-40.

centre-ville, mais n'entrent pas dans le carcan idéologique du tsar. Au regard du SIG, de la source en elle-même et de ses exagérations cartographiques, une réalité apparaît, soit la volonté des autorités de montrer une occupation importante de l'espace. Chaque île fait l'objet de projets, bien avancés d'après la carte, alors que dans la réalité l'intégralité du territoire est problématique quand vient le temps d'établir une capitale impériale.

## **B. Planifier pour mieux parer**

### **B. 1. Saint-Petersbourg post-créateur**

Le décès de Pierre le Grand laisse planer un doute sur la nouvelle capitale, surtout avec la guerre de succession du trône qui rend instable la situation et provoque même un retour de certaines administrations à Moscou<sup>139</sup>. Les défections aristocratiques sont importantes. La cité, qui connaît jusqu'à la mort du tsar une augmentation du nombre d'habitants, voit les chiffres s'affaïsser au point de décroître jusqu'à l'arrivée de l'impératrice Anne, qui centre ses efforts sur la capitale à partir de 1732<sup>140</sup>. Pour donner corps à ses intentions de renouer avec Saint-Petersbourg, Anne se fait couronner dans la cité de Pierre, mobilisant nobles, étrangers et dignitaires<sup>141</sup>. Les premières années de gouvernance de l'impératrice sont marquées par une croissance urbaine anarchique : les maisons de bois se multiplient, la norme de regroupement d'habitations en *Slabode* est oubliée, mais la construction des palais et églises transfigure la ville<sup>142</sup>.

Ce manque d'organisation est symbolisé par le bois. À plusieurs reprises, des décrets (*Ukaz*) obligent les habitants à prioriser la pierre pour bâtir les habitations<sup>143</sup>. L'utilisation du bois augmente le risque d'incendie. D'après James Bater, trois d'entre eux sont dévastateurs pour Saint-Petersbourg. Entre 1736 et 1737, la capitale impériale est frappée par les flammes à trois reprises. Les dégâts sont importants dans le quartier

---

<sup>139</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 110-113.

<sup>140</sup> Bater, *op. cit.*, p. 27.

<sup>141</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 113.

<sup>142</sup> *Ibid.*, p. 118-119.

<sup>143</sup> Bater, *op. cit.*, p. 27.

de l'Amirauté entre la Neva et la Moïka — canal le plus au nord dans l'Amirauté<sup>144</sup>. Pas loin de 1000 maisons, constituant un dixième des bâtiments de Saint-Petersbourg, partent en fumée<sup>145</sup>. L'ampleur de la catastrophe est telle qu'une réforme urbaine est envisagée. Les incendies montrent que l'organisation de la ville est instable et qu'une véritable planification est nécessaire. Ainsi naquit en 1737 la commission chargée du développement urbain<sup>146</sup>. La création de cette institution est une occasion unique de redéfinir les contours de la ville. Les idées sont nombreuses et parfois utopiques. Elles ne sont pas toutes mises en application, car au décès d'Anne, les projets de la commission seront abandonnés<sup>147</sup>. Toutefois, plusieurs grandes mesures sont entreprises et modifient à long terme le visage de la capitale. Il implique donc, au regard d'une carte de 1753, d'observer comment la ville a été redessinée par les successeurs du tsar.

---

<sup>144</sup> *Ibid.*

<sup>145</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 119.

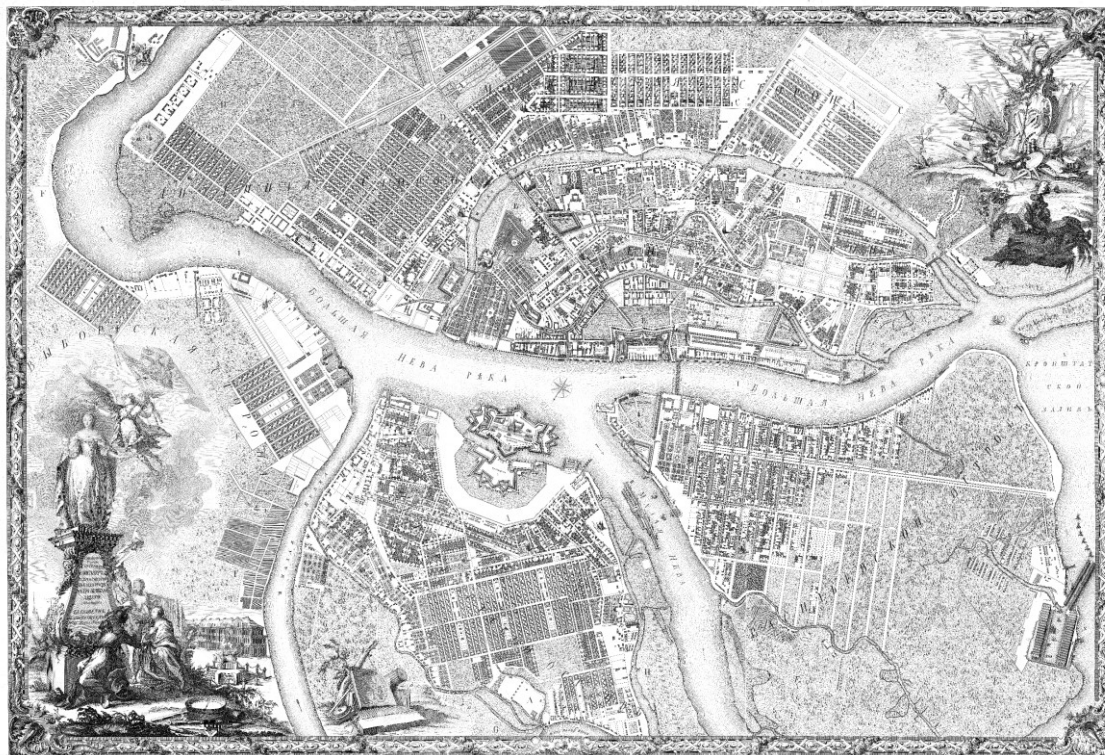
<sup>146</sup> *Ibid.*, p. 120.

<sup>147</sup> *Ibid.*, p. 122.



## B. 2. Une actualisation cartographique

Figure 13. Mikhail Makhaev et John Truscott, « Elisabethae 1, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersburg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Truscotte » 1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).



La source est une gravure de 1753 réalisée par Makhaev et Truscott. Après la première carte officielle de Saint-Petersbourg en 1737, ce document est commandé par la cité qui fête son cinquantième anniversaire. Plusieurs pièges sont à soulever. Le demandeur étant l'administration, on peut s'attendre à une perspective positive. Derrière cette démarche découle une envie de décrire une ville construite aussi rapidement que possible. Dans un chapitre de *How to Lie With Maps*, Mark Monmonier réfléchit aux caractéristiques typiques d'une carte commandée par une municipalité — le nom du chapitre est d'ailleurs ironique : « Development Maps (Or, How to Seduce the Town Board) »<sup>148</sup>. Il distingue trois catégories :

Community planning boards commonly work with three principal maps: (1) an official map to show existing rights-of-way, administrative boundaries, parks and other public lands, and drainage systems; (2) a master plan to indicate how the area should look after

<sup>148</sup> Monmonier, *op. cit.*, p. 85.

several decades of orderly development; and (3) a zoning map to show current restrictions on land use<sup>149</sup>

Monmonier fait également part de techniques fréquemment utilisées par les cartographes travaillant pour une municipalité, toutes époques confondues : accentuer le positif, minimiser le négatif, ajouter un maximum de détails, omettre judicieusement certains aspects, être créatif tout en produisant une carte simple<sup>150</sup>. Ainsi, comment est-il possible de comprendre la source de Truscott et Makhaev au regard de ce qu'avance Monmonier ? La gravure dépeint une ville proche d'être complétée, ce qui est à la fois réaliste et fantaisiste<sup>151</sup>. Cela s'analyse par divers marqueurs que Monmonier identifie comme astuces de manipulation visuelle.

Une innovation, comparativement à la carte de Bush, est l'apparition des noms des quartiers. Une décision qui émane de la commission chargée d'élaborer le nouveau plan urbain qui fonde les premiers arrondissements après les incendies de 1736-1737<sup>152</sup>. Il est possible d'affirmer que la gravure de Makhaev et Truscott tend à se rapprocher des types de plans municipaux un et deux de Monmonier<sup>153</sup>. Soit une carte officielle et un plan directeur. En plus de montrer les nouveaux aspects comme les frontières administratives, cette ville reste une image, mais donne une projection de ce que doit être Saint-Pétersbourg. Ceci s'explique par l'idéologie de la cartographie russe. Le rôle de cette dernière, dans la représentation de Saint-Pétersbourg, est d'être un outil décrivant positivement la planification urbaine<sup>154</sup>. Plusieurs des astuces décrites par Monmonier semblent avoir été utilisées pour la production de cette carte. Monmonier estime que, plus il y a de détails, plus l'observateur est convaincu que ce qu'il regarde se rapproche de la vérité<sup>155</sup>. La gravure de Makhaev et Truscott a l'ambition de montrer toutes les habitations existantes à Saint-Pétersbourg en 1753, donnant l'impression que

---

<sup>149</sup> *Ibid.*, p. 86.

<sup>150</sup> *Ibid.*, p. 93-94.

<sup>151</sup> Anthony Cross, « The English Embankment », *op. cit.*, p. 59.

<sup>152</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 121.

<sup>153</sup> Voir citation p. 50.

<sup>154</sup> Anthony Cross, « The English Embankment », *op. cit.*, p. 59.

<sup>155</sup> Monmonier, *op. cit.*, p. 94.

la population s'établit et occupe l'espace en entier. Toutefois, un peu plus d'un tiers des bâtiments construits appartiennent au gouvernement<sup>156</sup>. Ce qui nuance l'importance de la place prise par la population, et de mettre en exergue le fait que l'administration possède une large proportion du territoire — 40 % au total<sup>157</sup>.

Généralement, la source donne une image propre de la ville, ce qui n'est guère étonnant au regard de la politique d'assainissement menée au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Suite aux feux, la réglementation impose la pierre pour bâtir au centre-ville. On expulse les cimetières en périphérie. Les débits de boisson sont poussés vers l'extérieur, car ils sont vus comme responsables des incendies. Les vaches doivent quitter la capitale, ainsi que toutes traces du monde rural. Les mendiants sont expulsés par la force, tout comme les Tsiganes. Ces mesures sont destinées à redessiner la ville au profit de la haute société, qui cherche à se défaire du voisinage indésirable<sup>158</sup>. Alors, l'aspect de la gravure donne une représentation ordonnée, sécuritaire et propre, à l'image des lois coercitives.

### **B. 3. Caractéristiques des premiers arrondissements**

L'étude de la carte de 1753 permet d'observer l'organisation administrative de Saint-Petersbourg. La commission au développement crée les cinq premiers [arrondissements](#) de la ville : l'Amirauté, Litenoi, Moscou, Vassilievski et Pétersbourg<sup>159</sup>. Deux autres s'ajoutent par la suite pour porter leur nombre à sept, soit ceux de Vyborg et d'Okhta. Ce dernier est situé à l'extrême est de la capitale. George Munro dénombre, dans les années 1750, seulement six arrondissements<sup>160</sup>. Il ne prend pas en compte Okhta. Cela n'est pas surprenant. Okhta et Vyborg sont deux quartiers périphériques souvent confondus, Okhta étant adjacent à Vyborg. Que ce soit dans les

---

<sup>156</sup> Munro, *op. cit.*, p. 32.

<sup>157</sup> *Ibid.*

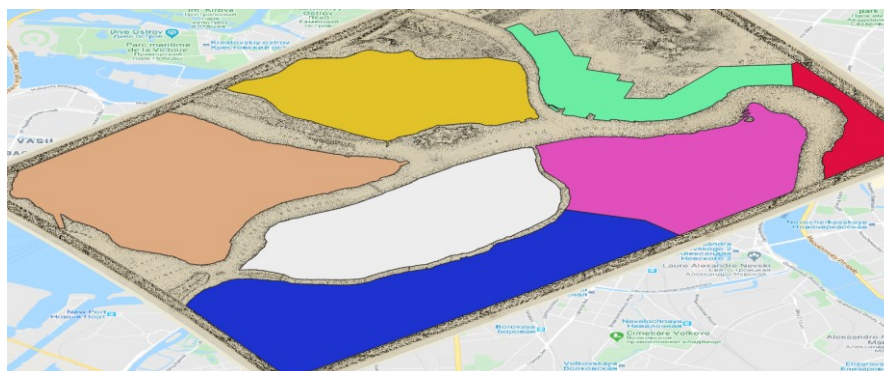
<sup>158</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 125-126.

<sup>159</sup> *Ibid.*, p. 121.

<sup>160</sup> George E. Munro, *op. cit.*, p. 30-31.

monographies ou les sources écrites et cartographiques, les deux entités sont parfois liées ou distinctes. Le manque de considération de ces quartiers est probablement dû à leur emplacement périphérique qui les éloigne des activités urbaines.

Figure 14. Les arrondissements de Saint-Petersbourg en 1753.



Légende : marron, Vassilievski ; jaune, Pétersbourg ; vert, Vyborg ; rouge, Okhta ; violet, Litenoi ; gris, Amiraute ; bleu, Moscou.

Mikhail Makhaev et John Truscott, « Elisabethae 1, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersburg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Truscotte » 1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).

En effet, avec la création de la commission au développement, ainsi que la présence « historique » de certains lieux, la capitale commence à se fracturer. La ligne rouge de démarcation représente la limite entre la *Central City* (centre-ville) et les *Outskirts* (faubourg ou banlieue), comme l'explique George Munro dans son ouvrage. Le centre comprend l'Amiraute, la moitié sud de l'arrondissement de Pétersbourg, Litenoi et le tiers est de Vassilievski<sup>161</sup>. La périphérie compte Vyborg, Okhta, le nord de l'île Saint-Petersbourg, les deux tiers ouest de Vassilievski et l'arrondissement de Moscou. Cette fracture entre les espaces plus anciens, centraux, et extérieurs, permet de comprendre ce qui caractérise les différents quartiers.

<sup>161</sup> *Ibid.*, p. 36.



Figure 15. Démarcation entre la *Central City* et l'*Outskirt* en 1753.



Mikhail Makhaev et John Truscott, « Elisabethae 1, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersbourg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Troscombe » 1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).

Vyborg et Oktha sont les deux arrondissements les plus à l'est de la cité, sur la partie continentale. Pour George Munro, Oktha, c'est le lieu de résidence de charpentiers et des ouvriers sur les chantiers navals<sup>162</sup>. James Bater est catégorique sur la situation de ces arrondissements éloignés du centre : « *anybody conscious of his social position would not have considered living there*<sup>163</sup> ». Pour le géographe, les apparences sont révélatrices. Oktha serait un arrondissement précaire, habité par une population paysanne. L'été, beaucoup d'ouvriers arrivent en quête de travail sur les chantiers navals. Pour ce qui est de Vyborg, elle est militarisée par les garnisons qui y vivent et représente un quartier manufacturier<sup>164</sup>. Berelowitch et Medvekova nuancent l'absence d'habitants. Plusieurs *Slabode* voient le jour en périphérie, notamment pour accueillir les militaires et leurs familles, et ceux travaillant dans les industries environnantes. Ces logements sont groupés, avec une architecture régulière, dans un monde rural où les pâturages favorisent l'élevage<sup>165</sup>. Vyborg possède un chemin, en mauvais état à l'automne et au printemps à cause de la boue, qui mène vers la ville de Vyborg. Il est tout de même utilisé à l'année pour transporter des biens à travers la

<sup>162</sup> Munro, *op. cit.*, p. 44.

<sup>163</sup> Bater, *op. cit.*, p. 80.

<sup>164</sup> *Ibid.*

<sup>165</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 125.

Russie<sup>166</sup>. Vyborg et Oktha représentent les quartiers défavorisés de Saint-Pétersbourg, loin des fastes des palais. Il n'a jamais été question de fonder la nouvelle Amsterdam dans cet espace. Munro ajoute que ces endroits sont délaissés puisque les sols sont humides, marécageux et les rivières peuvent être manipulées, mais jamais contrôlées. Oktha et Vyborg sont deux arrondissements périphériques ruraux, coupés de la cité par leur emplacement géographique. Rien ne laisse présager qu'une évolution de ces quartiers est possible.

Autre quartier périphérique, celui de Moscou. Il est situé au sud du canal de la Fontanka. C'est d'ici que part le chemin menant vers Moscou<sup>167</sup>. La gravure de Truscott et Makhaev montre qu'au sud de la Fontanka, à côté de la perspective Nevski, dans le [quartier de Moscou](#), se développe un important nombre de bâtiments. Géographiquement, il est proche du quartier de l'Amirauté, cœur de la cité. Le chemin menant vers Moscou doit offrir un lieu propice à l'établissement d'industries ; une hypothèse balayée par Munro. Il indique que l'arrondissement de Moscou, au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, est un espace rural, de pâturages et de charrues<sup>168</sup>. Ce quartier ressemble à ceux de Vyborg et d'Okhta dans son environnement et sa population. La réplique de cette gravure, œuvre de Tardieu, montre en légende les casernes Semenovskii et Izmailovskii. Les militaires et leurs familles trouvent donc refuge dans les périphéries de Saint-Pétersbourg. Toutefois, les arrondissements de Vyborg et Okhta seraient plus industrialisés. Il est surprenant qu'aucune activité économique ne profite de l'accès au chemin de Moscou. Cela confirme la prédominance de l'eau sur le transport terrestre.

---

<sup>166</sup> Munro, *op. cit.*, p. 46.

<sup>167</sup> *Ibid.*, p. 30.

<sup>168</sup> *Ibid.*, p. 45.

Figure 16. Les casernes Semenovskii et Izmailovskii



Mikhail Makhaev et John Truscott, « Elisabethae 1, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersbourg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Truscotte »1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).

Lorsque Munro explique que le quartier de Moscou se construit sans réel plan, cela implique aussi deux autres quartiers : les îles Vassilievski et Pétersbourg. La fracture entre le centre de la cité et sa périphérie coupe en deux les îles. Le tiers est de Vassilievski est développé et il semble que l'urbanisation se déporte vers l'ouest. La recrudescence d'activités commerciales dynamise le secteur dès 1732<sup>169</sup>. La présence de la bourse, de la douane, du port, des entrepôts de stockage, de l'Académie des Sciences, séduit de riches marchands et académiciens<sup>170</sup>. En termes urbains, le plan décrit bien la réalité et comprend encore certains canaux de l'époque de Pierre, qui servent de moyen de communication et de réservoir en cas d'inondation. Ceux-ci seront fermés avant 1762<sup>171</sup>. Makhaev et Truscott montrent que l'île Vassilievski se développe géométriquement, mais pas dans son entièreté comme le souhaitait le tsar créateur<sup>172</sup>. Dans l'ouest, rien ne recouvre les sols excepté la végétation. Le port des galères à l'extrême ouest représente la seule installation dans la périphérie de l'île<sup>173</sup>. Avec peu d'habitations aux alentours de cet endroit, il semble que ce port ne génère pas assez d'activité. De surcroît, il est en concurrence avec un débarcadère dans l'est de l'île.

<sup>169</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 123.

<sup>170</sup> Munro, *op. cit.*, p. 38.

<sup>171</sup> *Ibid.*, p. 30.

<sup>172</sup> *Ibid.*, p. 36.

<sup>173</sup> *Ibid.*, p. 45.

L'arrondissement [Vassilievski](#) et sa représentation sont donc un vestige des ambitions de Pierre le Grand : de grands projets laissés en jachère.

Figure 17. L'ouest de l'île Vassilievski, son port, ses habitations (1753).



Mikhail Makhaev et John Truscott, « Elisabethae 1, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersbourg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Trosotte »1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).

Le quartier de Pétersbourg, au regard de la source, semble connaître un développement majeur. Pierre en avait fait la place des marchés, mais aussi des faubourgs. La zone sud de cet arrondissement fait partie de la *Central City* de par sa proximité avec la forteresse Pierre-et-Paul, et la présence du [Kronwerck](#), un entrepôt militaire<sup>174</sup>.

Figure 18. Le quartier de Pétersbourg et son Kronwerk (cercle mauve) (1753).



Mikhail Makhaev et John Truscott, « Elisabethae 1, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersbourg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Trosotte »1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).

<sup>174</sup> *Ibid.*, p. 36.



Cependant, cette île ne profite pas du dynamisme urbain provoqué par les incendies de 1736-1737. Bien que la gravure de 1753 montre une géométrie dans la planification, le quartier ne suit pas les modèles d'urbanisation des rues, imposés par la commission au développement. Munro soulève que cet espace n'a pas été, récemment, en proie aux feux et est la résidence de pauvres marchands et artisans<sup>175</sup>. Cet arrondissement respecte encore le principe de *Slabode*. Les blocs d'habitations sont adjacents aux rues principales ou des rivières. Les maisons sont d'une taille de 15-30 pieds par 20-50<sup>176</sup>. La surpopulation est alors habituelle et augmente les risques d'incendie. Ainsi, le quartier de Pétersbourg est le lieu de résidence d'une certaine précarité. Si Vyborg, Okhta et l'ouest de Vassilievski le sont également, la différence est que l'île de Pétersbourg semble être en proie à une surpopulation. Ancienne résidence des grands marchés partis depuis vers Vassilievski et l'Amirauté, les artisans et petits marchands, n'ayant pas pu déménager, représentent le manque de renouveau dans ce côté de la capitale.

[Le quartier de Litenoi](#) est un lieu entre pouvoir et armée. Appelée, en français, Fonderie sa dénomination indique ce qu'elle est : un entreposage d'armes<sup>177</sup>. Avec l'Amirauté, Litenoi fait partie de ce qui ressemble à la cour du tsar. En effet, à l'est de la Fontanka on peut compter plusieurs palais et grandes maisons à la fin des années 1730<sup>178</sup>. Toutefois, l'élite bourgeoise ne semble pas être la majorité des habitants. L'hétérogénéité des classes sociales est la norme à Saint-Pétersbourg et Litenoi n'échappe pas à cette règle, tout comme l'Amirauté<sup>179</sup>. Elle fait l'objet d'une planification à certains endroits, à d'autres, c'est un développement naturel<sup>180</sup>. Si de nombreux palais s'y trouvent, des maisons plus petites, à l'image de l'arrondissement

---

<sup>175</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>176</sup> *Ibid.*, p. 47.

<sup>177</sup> *Ibid.*, p. 30.

<sup>178</sup> Bater, *op. cit.*, p. 78.

<sup>179</sup> *Ibid.*, p. 80.

<sup>180</sup> Munro, *op. cit.*, p. 36.

de Pétersbourg, se construisent<sup>181</sup>. Des artisans doivent probablement venir travailler dans l'une des industries les plus importantes de la ville : l'entreprise d'armement<sup>182</sup>. Les cartes de 1753 indiquent également la présence d'une caserne militaire à l'est de l'arrondissement qui ne fait pas partie de la *Central City*. Litenoi s'inscrit dans la lignée des quartiers précédents. Il intègre de riches palais, mais aussi des artisans et des militaires. Étant l'une des zones à l'abri des inondations, il est compréhensible que l'on y retrouve des palaces et les réserves de stocks d'armes.

L'Amirauté est le cœur de la cité par la manufacture et la présence des palais d'hiver et d'été. C'est l'arrondissement comprenant le plus de bâtiments administratifs<sup>183</sup>. Munro affirme que les nobles les plus riches sont installés dans l'Amirauté<sup>184</sup>. La présence de la famille impériale et des institutions du gouvernement obligent, moralement, la noblesse à s'inscrire dans cet espace. Probablement en quête de satisfaire l'élite, le quartier s'est « épuré » après la création de la commission sur le développement qui entend expulser tout élément rural de cet espace<sup>185</sup>. Profitant des incendies dévastateurs de 1736-1737, le quartier central édicte de nouvelles règles. La pierre est privilégiée au bois — les deux en même temps sont monnaie courante — et les urbanistes tentent d'inscrire les bâtiments selon les souhaits de Pierre le Grand<sup>186</sup>. Si ces ambitions ne sautent pas aux yeux sur le plan de 1753, Munro confirme que, d'ici les années 1760, cette planification sera visible sur plusieurs secteurs de la cité et notamment le long de la Moïka qui traverse le district de l'Amirauté<sup>187</sup>.

La description de chacun des arrondissements permet de comprendre dans quel axe s'insère chacun de ces quartiers, bien que Saint-Pétersbourg n'en soit encore qu'au début de son développement. L'Amirauté s'inscrit, avec l'est de l'île Vassilievski,

---

<sup>181</sup> *Ibid.*, p. 38.

<sup>182</sup> *Ibid.*

<sup>183</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>184</sup> *Ibid.*, p. 38.

<sup>185</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 126.

<sup>186</sup> Munro, *op. cit.*, p. 40.

<sup>187</sup> *Ibid.*

comme le cœur de la cité. Quant aux autres arrondissements, plus on s'éloigne, plus la ruralité est un fait. Celle-ci borde le quartier central par le sud avec le quartier de Moscou. Cet aspect n'est pas ressenti dans la carte, qui est plutôt homogène au regard des habitations.

#### B. 4. La dynamique urbaine

La commission du bâtiment laisse un héritage important. La fondation des arrondissements a permis l'analyse précédente, à savoir l'étude des caractéristiques des quartiers. Toutefois, l'institution urbaine a un héritage plus important dans certains secteurs. Dans cette section, le SIG partage des données qui montrent comment l'urbanisme de Saint-Petersbourg, au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, renforce la prédominance de certains axes.

Figure 19. Le trident de l'Amirauté (1753)



Mikhail Makhaev et John Truscott, « Elisabethae 1, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersbourg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Truscotte »1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).

L'une des réussites qui traversent les siècles est la formation du trident dans l'arrondissement de l'Amirauté. Il comprend trois artères : la perspective Nevski, la rue Gorokhovaia et la perspective Voznesenskii. La première fait l'objet d'un projet particulier. La commission ambitionne de bâtir en continu des maisons. Avant les incendies, la longue avenue est déserte et les habitants craignent même de s'y

aventurer<sup>188</sup>. La gravure de Truscott et Makhaev laisse croire que cette mission serait réalisée. Difficile de le confirmer, car l'arrondissement de Moscou est clairsemé et rural. De plus, le bout de la Perspective Nevski, soit le monastère Alexandre Nevski, est absent du plan. Il est possible que ce soit une volonté de la ville, commanditaire de la gravure, pour ne pas montrer un échec urbain. Les deux autres composantes du trident finissent leur route dans des baraquements militaires d'Izmailovskii et de la garde impériale Semenovskii<sup>189</sup>. Ainsi, par leur point de destination, deux garnisons et un monastère, la ville renforce la symbolique entre l'État et l'Église<sup>190</sup>. Ces trois axes convergeant en direction de l'Amirauté sont une imitation de ce qui se fait à la même époque dans les cités occidentales comme Versailles et Rome<sup>191</sup>. Le trident est donc davantage le symbole d'une urbanité occidentale que d'une utilité publique.

Un élément allégeant les contraintes du quotidien fait son apparition sur la gravure. Il s'agit de l'installation du premier [pont de bois flottant](#) entre l'Amirauté et Vassilievski<sup>192</sup>. Il n'est pas étonnant que ces deux espaces soient les premiers reliés puisqu'ils réunissent les grandes institutions impériales et économiques. Ce n'est pas un édifice permanent. Chaque hiver, il est obligatoire d'enlever le pont et de le réinstaller une fois la Neva libérée. À partir de 1727, les habitants de la Neva ne sont donc plus contraints d'utiliser le bateau pour passer d'un arrondissement à l'autre.

---

<sup>188</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 121.

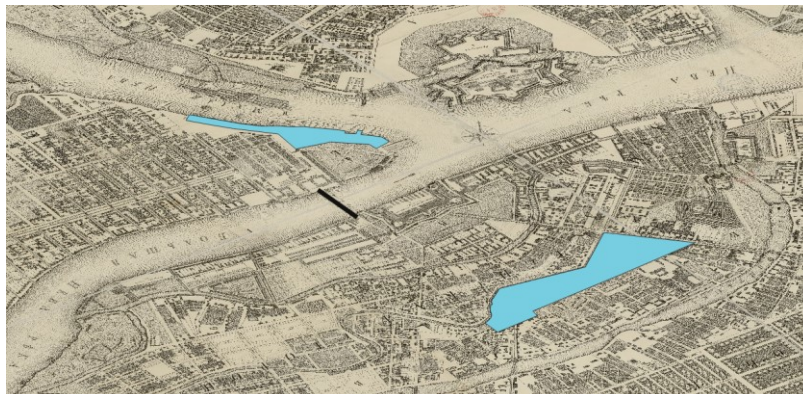
<sup>189</sup> Lincoln, *op. cit.*, p. 34.

<sup>190</sup> *Ibid.*, p. 34.

<sup>191</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 74.

<sup>192</sup> Munro, *op. cit.*, p. 42.

Figure 20. Le premier pont permanent entre Vassilievski et l'Amirauté, et les espaces commerciaux (1753).



Mikhail Makhaev et John Truscott, « Elisabethae 1, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersburg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Truscotte » 1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).

Pour mieux comprendre l'importance de ce pont, il est nécessaire de localiser les espaces commerciaux qui en profitent. Premièrement, la pointe est de l'île Vassilievski. Sur ce lieu, la légende de la carte indique la présence de la bourse, de la douane et des zones commerciales. En effet, c'est ici que Pierre le Grand décide d'installer son port, mais aussi des entrepôts de stockage<sup>193</sup>. Ces derniers ne sont pas visibles sur la source, mais avec les douanes dans cet espace, on peut en conclure que toutes les marchandises passant par Kronstadt ou venant du continent finissent sur l'île Vassilievski. Initialement, le port de Saint-Petersbourg se trouve sur l'île de Pétersbourg. Inefficace, il est relocalisé sur Vassilievski, auquel on ajoute un grand marché.

À mesure que l'Amirauté se développe comme l'axe central de la capitale, les activités urbaines et commerciales sont florissantes. Malgré les incendies de 1736-1737, ayant ravagé le marché Morskoi, situé proche de l'Amirauté, le gouvernement décide de créer une place réunissant tous les marchés du quartier. Cet emplacement se trouve sur la rue Sadovaia, soit entre les perspectives Nevski et Gorokhovaia, en amont de la Fontanka et en aval d'un petit canal. Ce grand district commercial inclut la cour des marchands (Gostinyy Dvor), un square pour les produits agricoles, entre les deux un

<sup>193</sup> Kirill B. Nazarenko et Maria A. Smirnova, « St. Petersburg Port through Disasters: Challenges and Resilience », *Journal of Urban History*, décembre 2019, p. 4.

marché aux puces et toutes sortes de magasins inimaginables comme l'ancien marché Morskoi, brûlé en 1736 et relocalisé dans cet espace. Ce *bazar* devient le plus connu de la ville, de par la diversité des produits que l'on peut acquérir, et il profite de sa situation géographique, suscitant les compliments de voyageurs étrangers<sup>194</sup>. Robert E. Jones et Munro vantent la proximité des canaux qui bénéficient aux marchés. Qu'ils soient proches de la Neva ou de la Fontanka, l'eau permet de faciliter le déplacement des produits et des personnes<sup>195</sup>. Ainsi, les deux zones commerciales les plus connues de la capitale se trouvent logiquement dans les endroits considérés comme les centres de la cité. Profitant de situations géographiques stratégiques, ils bénéficient des projets urbains favorables. Le pont flottant fait le lien entre les deux axes névralgiques, la formation du trident entraîne une reconfiguration de Saint-Pétersbourg et l'Amirauté s'inscrit comme le cœur de la noblesse et de la famille impériale.

Outre ce renouveau, la ville adapte l'urbanisme au territoire et à la défense. Saint-Pétersbourg fait face à deux options en cas d'invasion : une attaque maritime ou terrestre. Cette dernière option étant hors de portée des ennemies, la protection de la Neva est la priorité. Deux endroits, sur la gravure, sont visiblement isolés. Il s'agit de l'Amirauté, mais aussi de la forteresse [Pierre-et-Paul et le Kronwerk](#).

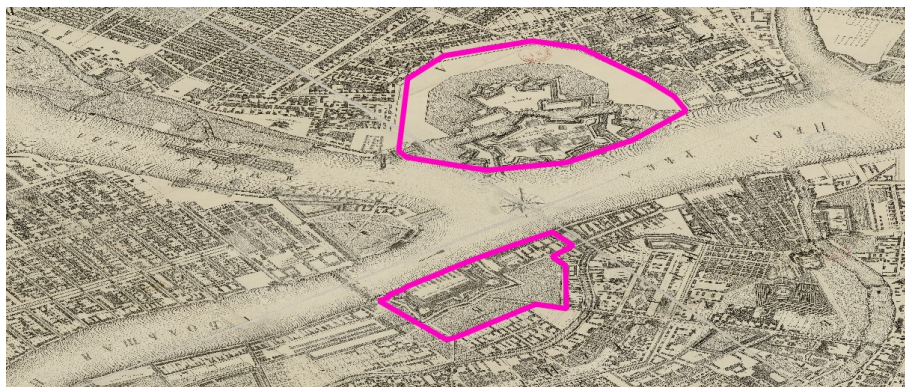
---

<sup>194</sup> Munro, *op. cit.*, p. 158.

<sup>195</sup> Robert E. Jones, *op. cit.*, p. 37.



Figure 21. Espaces critiques protégés (1753).



Mikhail Makhaev et John Truscott, « Elisabethae 1, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersbourg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Trosotte » 1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).

À partir de 1741, les alentours de ces hauts lieux stratégiques sont rasés. En effet, il a été jugé que les maisons, proches de l'Amirauté et du Kronwerk, sont une gêne en cas d'attaque de la cité. Si l'ennemi arrive par la Neva, les constructions le long du fleuve entrent dans la ligne de tir des bastions<sup>196</sup>. De surcroît, dans la configuration précédente, la défense de l'Amirauté serait complexe si le bâtiment venait à prendre feu. Pour le Kronwerk, qui stocke des explosifs, l'éloignement des habitations est également un moyen de protéger les Pétersbourgeois en cas d'accident<sup>197</sup>. Il est toutefois étrange que de telles initiatives ne soient pas prises dans le quartier Litenoi, ce dernier abritant une partie des stocks d'armes de la cité et étant proche de palais importants.

Le quartier de Litenoi est d'ailleurs l'un des arrondissements ayant une caserne militaire. C'est aussi le cas pour celui de Moscou. L'armée a longtemps été un fardeau puisqu'avant 1725, les soldats vivaient chez l'habitant<sup>198</sup>. Leur présence est rendue obligatoire, car la guerre russo-suédoise s'achève, officiellement en 1721. Suivirent plusieurs décennies de micro-invasions et de préparatifs quant à d'éventuels conflits<sup>199</sup>. Devant le besoin croissant de loger les soldats et leurs familles, l'administration va remédier à la situation. Les quatre régiments sont répartis en périphérie dans des

<sup>196</sup> Munro, *op. cit.*, p. 36.

<sup>197</sup> *Ibid.*

<sup>198</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 123-124.

<sup>199</sup> *Ibid.*

*Slabode*. Les maisonnettes assignées font l'objet de règles strictes<sup>200</sup>. Il est aisé, sur la gravure de 1753, de repérer ces faubourgs militaires constitués de petites habitations individuelles. Hors du centre-ville, l'idée des *Slabode* continue de se développer pour loger certains travailleurs en créant des lotissements similaires à ceux des garnisons<sup>201</sup>. Un moyen utile et économique d'obtenir une planification régulière. Il est cependant étrange que l'hôpital militaire et naval soit aussi loin des régiments, même si précédemment était évoquée la présence de soldats sur Vyborg. Ni les sources ni la légende de la carte ne sous-entendent la présence d'un *Slabode* militaire dans l'arrondissement de Vyborg. Avant 1770 cet hôpital, réservé à l'armée, est le seul à pouvoir traiter les maladies élémentaires de l'époque<sup>202</sup>. Situé à Vyborg, une île non desservie par un pont. Cet hôpital est installé à cet emplacement depuis Pierre le Grand. Il s'agit possiblement d'un hôpital destiné au repos et aux soins des vétérans. L'emplacement devient alors logique.

Figure 22. Les *Slabode* militaires et l'hôpital — sur Vyborg — (1753).



Mikhail Makhaev et John Truscott, « Elisabethae 1, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersbourg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Truscotte »1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).

## Conclusion

La gravure de Truscott et Makhaev donne l'impression d'une ville planifiée, homogène, en plein développement après cinquante ans d'existence. Les informations

<sup>200</sup> *Ibid.*

<sup>201</sup> *Ibid.*

<sup>202</sup> Munro, *op. cit.*, p. 75.



explicitées dans ce chapitre tendent à nuancer cette réalité. Au centre de Saint-Petersbourg, les autorités mènent une politique urbaine agressive d'effacement de tous signes ruraux, car ils ne collent pas à l'image impériale qu'on cherche à donner à la cité. Toutefois, les mêmes procédés cartographiques sont utilisés pour décrire la périphérie. L'unicité de la carte est donc problématique, car elle donne le sentiment, au regard de la source, que les habitants sont tous logés à la même enseigne alors qu'ils vivent dans des environnements différents.

Les actions urbaines, depuis la mort de Pierre le Grand, ont favorisé l'Amirauté comme le démontre le SIG : formation du trident, installation d'un pont, protection des espaces à risques. Pour ce qui est de la périphérie, aucun grand projet d'envergure n'est entrepris, si ce n'est la création de zones d'habitations militaires. Si les habitations extérieures sont issues d'une planification, les conditions sont précaires puisque ce sont des maisonnettes de bois dans un espace de la campagne. Donc le SIG permet de repérer la stratégie urbaine de la capitale, soit de faciliter les échanges centraux, en renforçant la sécurité et l'esthétisme en rejetant en périphérie les éléments ne s'associant pas à cette idéologie.

## **II. L'urbanisme au défi de la nature**

### **A. L'empreinte de Catherine II**

#### **A. 1. Du bois à la pierre**

S'inspirant de Pierre le Grand, puis de la commission de 1737, Catherine II fonde sa propre entité. Une nouvelle commission de planification se voit confier la responsabilité des projets urbains de la cité jusqu'à sa dissolution en 1796<sup>203</sup>. Cette initiative tient plus de l'idéologie modernisatrice, car l'initiative de 1762 va impliquer les autres villes russes dans le processus. On parle ici de l'obligation d'avoir un trident,

---

<sup>203</sup> *Ibid.*, p. 217.

des artères larges et droites, les maisons doivent être alignées et bâties des deux côtés, ayant l'air d'une façade unique<sup>204</sup>. Cette philosophie vient des envies de l'impératrice de faire de Saint-Petersbourg un modèle pour le reste de la Russie. Le nouveau plan de la ville prévoit des travaux pour doter le centre-ville de constructions régulières en pierre avec, pour les grands édifices, la priorisation des styles néoclassique et antique<sup>205</sup>. Ce qui représente un changement majeur dans le style de la cité qui est précédemment axé vers le baroque<sup>206</sup>. Cette obsession du paraître est un héritage de Pierre le Grand. Catherine II exerce son pouvoir en ayant à l'esprit d'impressionner, de faire briller la capitale pour la cour et la noblesse<sup>207</sup>. Preuve en est la transformation des canaux du centre-ville qui se voient bordés de part et d'autre de quais en granite, de lumières, d'expansion de zones pavées, d'un système d'égout<sup>208</sup>.

Certaines décisions sont prises au détriment de la population. Par exemple, la limitation de différents types d'activités économiques pour les paysans et les basses classes de la cité, ou l'expulsion des sans-emplois. Cette rigidité tend à nuire au développement naturel de l'urbanité<sup>209</sup>. Si Catherine utilise la pierre, durant les années 1790, plusieurs secteurs sont encore en bois<sup>210</sup>. Catherine poursuit le travail initié par Pierre le Grand et la commission de 1737. De par la longueur de son règne et la force qu'elle imprègne avec son pouvoir, la ville devient une des plus importantes d'Europe. Il est donc probable que la cartographie de Saint-Petersbourg, au tournant du siècle, soit à l'image de la puissance de Catherine II.

## A. 2. La carte de Savinkov

Figure 23. Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXO>. (Consulté le 4 novembre 2019).

<sup>204</sup> *Ibid.*, p. 218.

<sup>205</sup> *Ibid.*, p. 237.

<sup>206</sup> Bater, *op. cit.*, p. 31.

<sup>207</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 258.

<sup>208</sup> Munro, *op. cit.*, p. 280.

<sup>209</sup> *Ibid.*, p. 281.

<sup>210</sup> Gilbert Rozman, *Urban Networks in Russia, 1750-1800, and Premodern Periodization*, Princeton, Princeton University Press, 1976, p. 147.



La carte est réalisée par le Russe Alexander Savinkov<sup>211</sup>. La source est décrite par la Bibliothèque nationale russe comme une représentation administrative de la cité en 1796. L'institution précise que Savinkov travaille pour le Dépôt de Cartes de Sa Majesté Impériale créé en 1797 par le successeur de Catherine II, le tsar Paul 1<sup>er</sup>. Ce dernier centralise les archives et travaux cartographiques de l'époque sous une même bannière<sup>212</sup>. Cette nouvelle entité implique la création d'une section de huit graveurs dédiés à la cour<sup>213</sup>. Avec ces nombreux plans, de la Russie et de Saint-Petersbourg, il est probable que Savinkov fût un membre des huit cartographes en question. Avec ces considérations, une source de Savinkov peut être biaisée puisque son travail est financé et commandé par le tsar lui-même.

La carte est plus qu'une image de Saint-Petersbourg puisqu'elle comporte une légende intéressante. En effet, sont notés en rouges, gras, les bâtiments de pierres. Ceux en rouges moins intenses sont de pierre et de bois. Les jaunes représentent le bois. Ce

<sup>211</sup> Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, [https://primo.nl.ru/permalink/f/df0lai/07NLR\\_LMS010107055](https://primo.nl.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010107055). (Consulté le 4 novembre 2019). Voir [Annexe 3](#).

<sup>212</sup> Steven Seegel, *Mapping Europe's Borderlands: Russian Cartography in the Age of Empire*, Chicago, University of Chicago Press, 2012, p. 72.

<sup>213</sup> *Ibid.*

genre de représentation est semblable à un plan d'assurance incendie. La production de ces sources émerge en Angleterre au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, et l'Amérique du Nord s'y spécialise au XIX<sup>e</sup> en utilisant couleurs et symbologies apportant des informations sur la structure physique des bâtiments<sup>214</sup>. La carte de Savinkov, de manière succincte, illustre un objectif similaire. Il est aisé de constater que le centre-ville est dans sa totalité construit en pierre et que plus on se dirige vers la périphérie, plus le bois devient la matière principale. Ce qui intrigue toutefois, c'est qu'au regard des cartes, l'occupation du territoire s'est réduite. L'île de Pétersbourg est à moitié déserte et la cité ne se développe pas hors des limites connues. Plusieurs hypothèses sont possibles pour expliquer ce phénomène : un déclin démographique, une représentation cartographique plus fidèle à la réalité.

La présence de couleurs oblige à les considérer dans l'analyse de la source. Une carte avec des symboles doit remplir quelques bases : avoir un message discernable, partager une description précise des données, ne pas induire en erreur, attirer l'observateur sur l'élément le plus important<sup>215</sup>. Ces critères semblent s'inscrire dans le travail de Savinkov à une exception. Il faut partir du principe que le rouge gras indique des bâtiments en pierre, qui, d'après l'histoire de la cité, risquent moins d'être sujet à incendie. Alors que les constructions en jaune sont vulnérables. Mais qu'en est-il de celles simplement rouges, correspondant à des édifices de pierre et de bois ? S'ils représentent une zone de sécurité intermédiaire, il faut être prudent quand plusieurs couleurs sont utilisées, car elles ne reflètent aucune valeur exacte, ce qui peut induire en erreur<sup>216</sup>. La déclinaison de rouge apporte une confusion puisqu'elle laisse entendre une domination de la pierre sur le bois sans préciser le pourcentage de chacun. L'humain est

---

<sup>214</sup> Helen Wallis et Anita McConnell, *Historian's Guide to Early British Maps: A Guide to the Location of Pre-1900 Maps of the British Isles Preserved in the United Kingdom and Ireland*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, p. 56-57.

<sup>215</sup> A. Jon Kimerling *et al.*, *Map Use : Reading, Analysis, Interpretation*, Redlands, California, Esri Press, 2016, p. 127.

<sup>216</sup> Monmonier, *op. cit.*, p. 65.

naturellement interpellé par les couleurs de base, comme le bleu et le rouge, et cette caractéristique peut être, dans certaines occasions, utilisée par les cartographes de propagandes<sup>217</sup>. Il faut donc être suspicieux de certains critères qui, sur le document de Savinkov, peuvent renforcer le sentiment sécuritaire de la ville.

### A. 3. La cohérence urbaine par la centralisation

L'espace pétersbourgeois a son premier découpage administratif avant la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Depuis, ce classement des quartiers connaît quelques modifications. Dans cette section. Le SIG a pour objectif de comprendre la division du territoire et d'expliquer pourquoi certains espaces ne profitent pas de la modernisation de Catherine II.

Figure 24. Arrondissements de Saint-Pétersbourg (1804).



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXO>. (Consulté le 4 novembre 2019).

On constate l'émergence de nouvelles zones, au centre et à l'est de la cité. Selon Munro, il y a dix arrondissements en 1796<sup>218</sup>. L'Amirauté est divisée en trois parties. Au côté de la Fonderie naissent deux entités : le quartier des Carrosses et Coches et celui de la Nativité (Rojestvenskaia). L'auteur de la source en identifie onze. La différence est que Munro ne compte pas un arrondissement qui apparaît plus tard, soit la quatrième Amirauté (zone rouge). Sont reconnaissables des quartiers existants :

<sup>217</sup> *Ibid.*, p. 67.

<sup>218</sup> Munro, *op. cit.*, p. 234-235.

Vassilievski, l'île de Pétersbourg, Moscou, Vyborg et Okhta. La fracture entre le centre et la périphérie perdure. La carte de Savinkov montre une planification moins soutenue dans les zones extérieures. La communauté historienne explique ces phénomènes de multiplication d'arrondissements et de faible densité. Le centre-ville observe une croissance de la population et une utilisation intensive de ces territoires<sup>219</sup>. Les quartiers extérieurs des Carrosses et Coches, de la Nativité, de la Fonderie, et de Moscou, représentent un quart des Pétersbourgeois<sup>220</sup>. Ces quartiers évoluent peu depuis la moitié du siècle dernier. La population est constituée de militaires et de petites gens<sup>221</sup>, qui, en cinquante ans, ne connaissent pas de croissance démographique, faisant perdurer l'aspect rural de ces zones laissées de côté. Cependant, les îles de Pétersbourg et Vassilievski ont des particularités. Premièrement, la différence de description de l'île de Pétersbourg entre la carte de Truscott et Makhaev en 1753, et Savinkov en 1804, est visible. Alors qu'elle est dense en 1753, elle est à moitié vide en 1804, sans bâtiment de pierre. Sur l'île de Pétersbourg, initialement considérée comme propice à l'établissement du centre-ville par Pierre le Grand, peu d'édifices subsistent de ces projets, excepté la maison de Pierre le Grand et la forteresse. Plus que les autres, ce quartier « historique » de la cité ne suscite aucune amélioration. Quant à l'île Vassilievski, la carte la dépeint telle qu'elle est : vide au milieu, habitée à l'ouest et à l'est.

---

<sup>219</sup> *Ibid.*, p. 235.

<sup>220</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 171.

<sup>221</sup> *Ibid.*



Figure 25. L'île Vassilievski, ses habitations, son marécage (1804).



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXO>. (Consulté le 4 novembre 2019).

Cette île présente à elle seule les caractéristiques des ambitions de Pierre, avec les contraintes et la ruralité isolée, qui perdurent cent ans après la création de la cité. L'est comprend des institutions éducatives, administratives et commerciales<sup>222</sup>. L'ouest de l'île est occupé par le quartier des galères qui abrite un faubourg de marins. Selon Munro, plus on se déplace vers l'ouest, plus les personnes vivent comme à la campagne et pauvrement<sup>223</sup>. La question est de savoir pour quelle raison ces deux espaces d'habitations, liés faiblement par le sud, sont coupés par une vaste zone. La réponse est simple : la présence d'un immense marécage<sup>224</sup>. Ce dernier subsiste probablement par dépit des autorités. En effet, l'île Vassilievski est basse, donc propice aux inondations, et le système d'évacuation d'eau est peu efficace<sup>225</sup>. Ainsi, la situation de ce quartier reflète celle de la ville après cent ans, et indique que le développement urbain n'a pas pris le pas sur la nature. Il est pensable qu'un constat similaire pour l'île de Pétersbourg soit faisable puisqu'elle est régulièrement menacée par les crues.

<sup>222</sup> *Ibid.*, p. 172.

<sup>223</sup> Munro, *op. cit.*, p. 235.

<sup>224</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 171.

<sup>225</sup> Munro, *op. cit.*, p. 235.

Figure 26. L'expansion de la cité en 1737 (Rozman) sur la carte de 1804.



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXO>. (Consulté le 4 novembre 2019).

Les lignes en jaunes dans l'illustration ci-dessus représentent les limites de l'expansion de la cité en 1737. L'historien Gilbert Rozman explique que [ces frontières](#) n'évoluent pas avant la fin du siècle<sup>226</sup>. Le SIG montre qu'à certains endroits les limites de la capitale se sont réduites. La ville s'est certes rapidement construite et profite des commissions urbaines pour planifier le futur. Toutefois, jusqu'au XIX<sup>e</sup>, Saint-Petersbourg ne s'agrandit pas vers l'extérieur. À partir de 1737, la cité développe son centre et ce cap sera celui de Catherine II. Saint-Petersbourg connaît alors une croissance de population importante puisqu'elle devient la ville la plus peuplée du pays avant le XIX<sup>e</sup>. Ce phénomène n'entraîne pas un élargissement de la ville. Cela s'explique par la présence d'une élite locale et étrangère. Selon le recensement de 1804, la noblesse et les fonctionnaires comptent pour 8,44 % des Pétersbourgeois et la bourgeoisie pour 12,74<sup>227</sup>. Cela fait un cinquième de la population qui projette d'habiter au centre, ou du moins, proche des points névralgiques. À cela, il faut ajouter environ 40 000 étrangers – qui viennent majoritairement d'Europe de l'ouest – à la fin du siècle<sup>228</sup>. Leur nombre représente 15 %. Il se décline parmi les catégories comme les marchands et officiers et leurs activités se déroulent dans le centre de la cité<sup>229</sup>. Ainsi, il est possible qu'environ un tiers des personnes cherche à se concentrer dans les quartiers

<sup>226</sup> Rozman, *op. cit.*, p. 146-147.

<sup>227</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, 176-177.

<sup>228</sup> *Ibid.*, p. 180.

<sup>229</sup> *Ibid.*

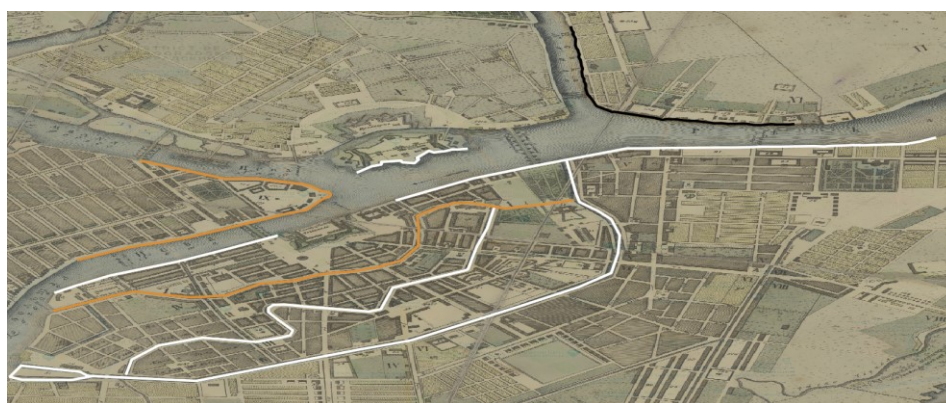


importants, comme l'Amirauté et l'est de Vassilievski, une partie de la Fonderie. Une telle concentration pourrait avoir comme conséquence de laisser de grands espaces vacants en périphérie.

#### A. 4. L'urbain au service de la beauté visuelle

Le règne de Catherine II s'accompagne d'une nouvelle réforme urbaine. Le rôle du SIG est de montrer les projets entamés sous l'impératrice. Ils permettront d'observer quels sont les chantiers prioritaires de Saint-Petersbourg et les objectifs de tels accomplissements. Mais aussi d'interroger l'adaptation de l'urbanisme au territoire. La souveraine préconise, dans sa réforme, le style antique pour redéfinir la cité, tel Rome, et cette influence devient la base pour les villes de l'Empire<sup>230</sup>. À Saint-Petersbourg, cette mode est symbolisée par l'aménagement des quais de granit dans le quartier de l'Amirauté. Cette matière réputée solide et durable — critère important dans un environnement comme Saint-Petersbourg — est abondamment utilisée pour la construction de la Rome antique et cela jusqu'à la renaissance<sup>231</sup>.

Figure 27. Les quais de Saint-Petersbourg (1804). Le blanc représente le granit, le marron le bois, le noir l'absence de quai.



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXQ>. (Consulté le 4 novembre 2019).

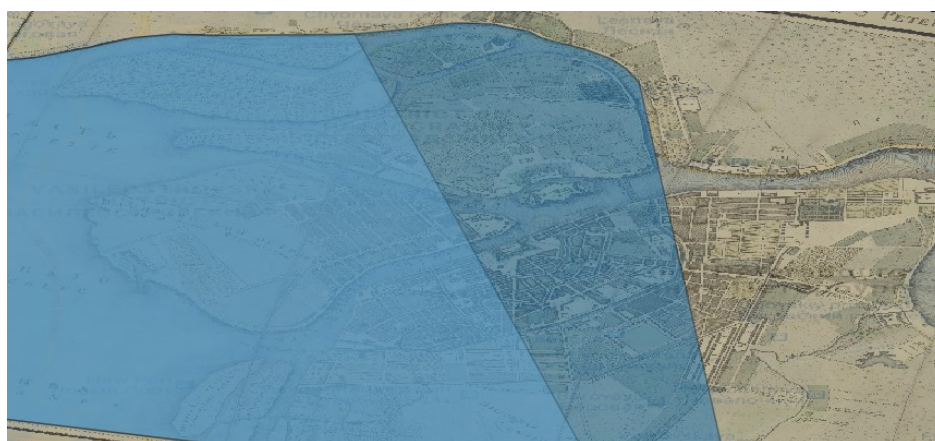
Quand Catherine II accède au trône, les principaux quais de la cité sont de bois. Lorsque la souveraine décède, la Fontanka, le canal Catherine, et les quais de la Neva

<sup>230</sup> *Ibid.*, p. 218.

<sup>231</sup> Michael J. Waters, « Reviving Antiquity with Granite: Spolia and the Development of Roman Renaissance Architecture », *Architectural History*, vol. 59, 2016, p. 149.

sont construits à base de granit contribuant à magnifier les abords des canaux<sup>232</sup>. La durabilité de cette pierre, utile contre les inondations, réduit l'érosion des sols et permet l'apparition d'un système d'évacuation d'eau, empêchant ainsi les canaux de se boucher. L'efficacité de ces quais est relative. L'économiste Heinrich Friedrich Von Storch, dans sa description de la ville, précise que la présence du granit rend les inondations moins importantes qu'il n'y paraît<sup>233</sup>. Selon Storch une crue de cinq pieds touche l'ouest de la cité. Tandis que lorsqu'elle atteint les dix pieds, seulement l'est de la ville est épargné. Ainsi, on comprend que la cité ne cherche pas à supprimer les inondations, mais à réduire les risques possibles.

Figure 28. Risque d'une inondation de cinq et dix pieds (1804).



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXO>. (Consulté le 4 novembre 2019).

L'usage du granit a également un autre avantage. Il facilite, par sa robustesse, le débarquement de marchandises ou de personnes et est à la fois beau et efficace<sup>234</sup>. Les travaux d'aménagement des quais s'amorcent en 1769 et se terminent en 1788. Tous n'ont pas été transformés. La Moïka, un des trois canaux centraux, n'est pas entièrement recouverte de granit. Lorsque l'abbé Jean-François Georgel visite Saint-Petersbourg entre 1799 et 1800, le fils de Catherine II, Paul 1<sup>er</sup>, a pris la relève pour s'assurer que le

<sup>232</sup> Munro, *op. cit.*, p. 236-237.

<sup>233</sup> Heinrich Friedrich von Storch, *The Picture of Petersburg*, Londres, T.N. Longman & O. Rees, 1801, p. 158-160.

<sup>234</sup> Munro, *op. cit.*, p. 236-237.

troisième canal soit lui aussi de granit<sup>235</sup>. Le retard de la Moïka sur les deux autres canaux s'explique par le fait qu'il soit composé de virages étroits dans un milieu densément peuplé<sup>236</sup>. Ces difficultés justifient pourquoi les [quais de la Neva, du côté de l'Amirauté](#), sont également revêtus de granit avant la Moïka. Selon Georgel, du couvent de jeunes filles situé à la pointe de l'arrondissement de la Nativité, jusqu'à l'extrême ouest de l'Amirauté, le quai est de granit, excepté au niveau du bâtiment de la manufacture et du palais d'hiver<sup>237</sup>. Les quais, à l'extérieur de l'Amirauté, n'ont guère le privilège du granit. Storch, dans sa description de la cité, indique qu'à [Vyborg](#) il n'y a pas de quai<sup>238</sup>. Et que sur l'île de Pétersbourg, la forteresse [Pierre-et-Paul](#) est la seule à en bénéficier. Du côté de [Vassilievski](#), espace commercial majeur, le bois est encore utilisé, mais le quai est mature pour une conversion au granit. Il est inéluctable que ce dernier arrondissement connaisse une transition vers le granit puisqu'il facilite notamment le débarquement du fret. Toutefois, l'embellissement ne garantit pas la qualité de l'eau. Selon Storch, lorsque les eaux sont en contact avec une autre matière que la pierre, des particules hétérogènes s'y mélangent. D'après l'économiste russe, il est habituel de voir des bateaux au milieu de la Neva venir récupérer de l'eau saine. Ainsi, les eaux de la Fontanka sont d'une qualité moins bonne que la Neva, le canal Catherine est pire, celles de la Moïka sont imbuables<sup>239</sup>. Si l'embellissement des quais donne une image propre, se rapprochant de l'idéal envisagé, certaines conditions sanitaires semblent surgir malgré des mesures pour améliorer la situation, comme le fait d'éloigner les tanneries qui rejettent leurs déchets dans l'eau dès 1767<sup>240</sup>.

Ainsi, le centre de la capitale est aussi densément peuplé que les efforts pour le rendre majestueux sont importants. Or, la ville est encore clairsemée en périphérie et

---

<sup>235</sup> Jean François Georgel, *Voyage à Saint-Petersbourg en 1799-1800*, Paris, Eymery et Delaunay, 1818, p. 241.

<sup>236</sup> Munro, *op. cit.*, p. 236.

<sup>237</sup> *Ibid.*, p. 239.

<sup>238</sup> Heinrich Friedrich von Storch, *op. cit.*, p. 16.

<sup>239</sup> *Ibid.*, p. 115.

<sup>240</sup> Munro, *op. cit.*, p. 244-246.

peu d'initiatives efficaces sont entreprises comme en témoignent deux artères de Saint-Pétersbourg : [la Grande Avenue de l'île Vassilievski et la Perspective Nevski](#).

Figure 29. La Grande Avenue (île Vassilievski) et la Perspective Nevski (1804).



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXO>. (Consulté le 4 novembre 2019).

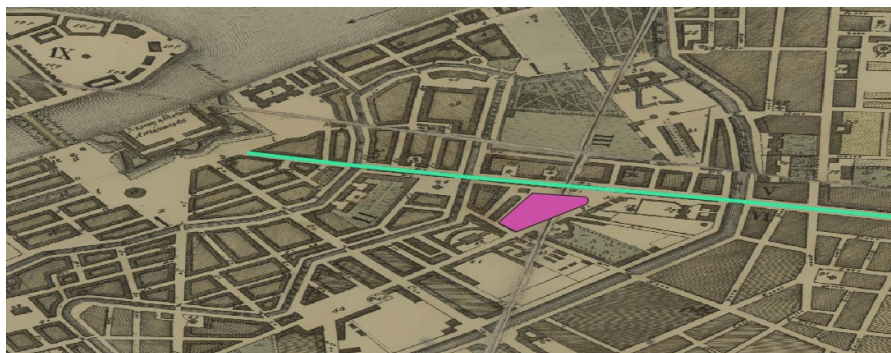
À Saint-Pétersbourg, les avenues sont larges d'une moyenne de vingt-deux mètres, voire vingt-trois. Le plan ne fait donc pas justice à la Grande Avenue de Vassilievski qui est d'une largeur de 100 mètres<sup>241</sup>. De son côté, la Perspective Nevski est d'une longueur de 4,5 kilomètres, et part de l'Amirauté jusqu'au Monastère Nevski en traversant cinq arrondissements de la cité. La Perspective Nevski connaît nombre d'évolutions et fait effet de miroir. Heinrich Storch explique qu'elle est la principale artère de la capitale avec de nombreux magasins, hôtels, avec un goût prononcé pour le luxe, et des églises de toutes confessions<sup>242</sup>. Gostinyy Dvor, les halles de la ville sont situées le long de la Perspective.

<sup>241</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 172.

<sup>242</sup> Storch, *op. cit.*, p. 42-43.



Figure 30. Localisation de Gostinyy Dvor (1804) le long de la perspective Nevski.



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXO>. (Consulté le 4 novembre 2019).

Les boutiques dans les maisons sont rares dans le Saint-Pétersbourg de Catherine II avant 1782. Jusqu'à cette année, il est interdit d'ouvrir un commerce en dehors d'une arcade marchande, ce qui force à la centralisation<sup>243</sup>. Gostinyy Dvor s'affirme comme le cœur mercantile de la ville, sur la perspective Nevski. Il est possible d'y acheter des étoffes d'or et d'autres biens et produits venus du monde entier<sup>244</sup>. Cependant, Berelowitch et Medvekova théorisent que la longueur de ces artères confirme le vide dans Saint-Pétersbourg<sup>245</sup>. La carte de Savinkov illustre leur propos. [La Grande Avenue](#) symbolise l'échec d'une politique d'habitation puisqu'à l'est, l'île est occupée, mais elle l'est de moins en moins si vous suivez la Grande Avenue vers l'Ouest. Pour la Perspective Nevski, cette analyse est graduelle. Du centre jusqu'au monastère, en 1804, un marcheur passe de bâtiments construits de pierres, puis de bois et enfin à aucun édifice. Les grandes artères sont les repères de la planification et de l'organisation urbaine. La lente urbanisation de ce secteur révèle un développement moins rapide que ce qui aurait pu être escompté initialement.

D'autres projets nécessitent la modification du territoire comme l'émergence d'un cours d'eau. Depuis la création de la cité, les canaux, initialement vus comme un moyen de transport pour la population, servent aux déplacements des marchandises et à

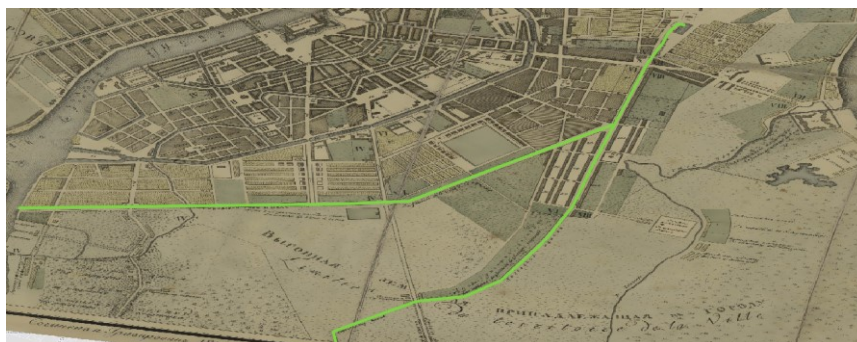
<sup>243</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 187.

<sup>244</sup> *Ibid.*, p. 188-189.

<sup>245</sup> *Ibid.*, p. 171.

l'évacuation des eaux suite aux inondations. De nouveaux cours d'eau, comme [Obvodnyy et Ligovo](#) n'échappent pas à cette règle.

Figure 31. Les canaux Obvodnyy et Ligovo (1804).



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXO>. (Consulté le 4 novembre 2019).

Pour George Munro, la construction des deux canaux vise à drainer les marais, évacuer les crues, définir les frontières de la cité<sup>246</sup>. Toutefois, ces canaux se butent à la réalité. Le canal Obvodnyy a une illustration similaire aux autres, mais il ne sera navigable qu'à partir de 1835, quand il sera approfondi de trois mètres<sup>247</sup>. Son utilisation sera principalement commerciale. Donc, Munro, et peut-être même Catherine II, sous-estiment l'importance de ce canal. Au regard des cartes et des informations déjà énoncées, les conditions de navigation sur la Neva sont difficiles et les canaux comme la Fontanka, la Moika, Catherine, sont trop étroits. Ainsi, le canal Obvodnyy vient améliorer le transit des marchandises, de l'intérieur de la Russie, vers l'international en facilitant le passage à Saint-Pétersbourg. Et, bien que rien ne l'indique sur la carte de 1804, l'impératrice installe à côté du couvent Smolnyy [un débarcadère](#) pour faciliter le transit des marchands intérieurs et le transfert du fret vers le centre de la capitale<sup>248</sup>. Cela doit désengorger le trafic de la Neva et permettre aux points névralgiques, comme l'est de l'île Vassilievski, de ne pas avoir l'unique responsabilité douanière.

<sup>246</sup> Munro, *op. cit.*, p. 236.

<sup>247</sup> Alexei Kraikovski et Julia Lajus, « The Neva as a Metropolitan River of Russia: Environment, Economy and Culture », *op. cit.*, p. 352.

<sup>248</sup> Munro, *op. cit.*, p. 243.

Figure 32. Nouveau port à la pointe de la Nativité (1804).



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova », 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXQ>. (Consulté le 4 novembre 2019).

## Conclusion

L'historiographie entourant l'héritage de Catherine II sur l'urbanisation de Saint-Petersbourg est large et complexe à la fois. Cependant, au regard des plans et de l'étude, l'évidence tend à confirmer cette thèse. Une fois n'est pas coutume, le SIG démontre que l'établissement des quais de granit et le découpage administratif priorisent le cœur de Saint-Petersbourg. Catherine II, comme ses prédécesseurs, cherche à satisfaire les exigences d'une élite nombreuse et continue de promouvoir l'image occidentale à travers des réformes architecturales.

La situation de la périphérie évolue quelque peu entre 1753 et 1804. Le SIG fait ressortir plusieurs projets, comme l'établissement de nouveaux canaux, d'un débarcadère, permet de donner de l'importance à certains espaces sous-utilisés. Mais certains problèmes restent insolubles, comme la présence de marais sur Vassilievski, la récurrence des inondations, ainsi que la perpétuation des zones clairsemées. Aucune de ces évolutions ne change la dynamique de ces bordures extérieures qui restent en retrait. La création du canal Obvodnyy, encore sous-exploité, ne change guère la dynamique urbaine centralisée. Au contraire, il renforce le sentiment d'un espace non-maîtrisé puisque ce canal doit limiter l'impact des crues qui pourrait peut-être empêcher une expansion du territoire. Les grandes artères illustrent le vide qui prospère en périphérie,

la concentration de l'Amirauté, mais aussi l'échec d'établir une occupation totale de l'île Vassilievski.

## **B. Les contraintes d'un territoire**

### **B. 1. Catastrophes sur Pétersbourg**

Le choix d'évaluer la cartographie pétersbourgeoise de la première partie du XIX<sup>e</sup> siècle s'explique par deux facteurs. Le premier est que la plus importante inondation de l'histoire de Saint-Pétersbourg a lieu en 1824, suivie d'une épidémie de choléra. Deuxièmement, après les années 1830, la révolution industrielle viendra influencer l'identité de la capitale. Ainsi, il est pertinent d'étudier le contexte des deux catastrophes qui s'abattent successivement sur Saint-Pétersbourg, pour mieux mesurer l'impact qu'elles ont sur l'urbanisme avant une période charnière.

Jamais la ville n'a pu se départir des inondations récurrentes, et cela, malgré l'élévation du terrain et la construction de canaux<sup>249</sup>. Les sols sont bas et s'exposent à ce risque difficilement maîtrisable. L'évènement se déroule en novembre 1824 lorsqu'un vent fort, venu de la mer Baltique soulève les eaux qui envahissent la cité<sup>250</sup>. L'impact est dévastateur puisque la crue atteint 13 pieds<sup>251</sup>. Une telle vague fit entre 480<sup>252</sup> et 700 morts<sup>253</sup>. Les dégâts matériels sont conséquents : 6 % des maisons sont totalement détruites tandis que 47 % le sont partiellement<sup>254</sup>. Randall Dills, dans une thèse et un article, revient sur les solutions envisagées pour endiguer ce phénomène. Plusieurs projets sont étudiés. Les possibilités sont limitées et aucune initiative n'a les faveurs du pouvoir. Le tsar, Alexandre I<sup>er</sup>, ne semble pas enclin à investir massivement dans la

<sup>249</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 301.

<sup>250</sup> Randall Dills, « Cracks in the Granite: Paternal Care, the Imperial Façade, and the Limits of Authority in the 1824 St. Petersburg Flood », *Journal of Urban History*, vol. 40, n° 3, mai 2014, p. 480.

<sup>251</sup> Randall Dills, « The River Neva and the Imperial Façade: Culture and Environment in Nineteenth Century St. Petersburg Russia », Thèse de doctorat (histoire), Urbana, Illinois, University of Illinois at Urbana-Champaign, 2010, p. 29.

<sup>252</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, 301.

<sup>253</sup> Dills, « Cracks in the Granite: Paternal Care, the Imperial Façade, and the Limits of Authority in the 1824 St. Petersburg Flood », *op. cit.*, p. 480.

<sup>254</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, 301.



réalisation de transformations mettant en péril l'entreprise de Pierre le Grand<sup>255</sup>. Son successeur, Nicolas I<sup>er</sup>, couronné en 1825, suspicieux des ingénieurs, n'amorce aucun projet pour conquérir technologiquement la Neva<sup>256</sup>. C'est à ce moment que la ville comprend que chercher l'origine de ces événements est plus pertinent que vaincre ce phénomène<sup>257</sup>.

La seconde crise frappe Pétersbourg sept ans après l'inondation. Une épidémie de choléra survient en 1831 et ravage la population en faisant des centaines de morts pendant l'été<sup>258</sup>. Toutefois, le choléra pose une équation assez complexe. Lors de cette crise, les connaissances scientifiques ne sont pas assez poussées pour comprendre comment la combattre<sup>259</sup>. Cette problématique tend à rendre difficile la gestion de cette maladie. De plus, la géographie de Saint-Pétersbourg est un accélérateur de la propagation. La Neva et les canaux de la cité sont des agents du choléra. Le port de Saint-Pétersbourg reçoit chaque année des navires de toute la Russie, mais aussi du monde entier. C'est par un petit bateau de pêcheur, venu de l'intérieur des terres, que le choléra s'introduit à Saint-Pétersbourg<sup>260</sup>. Autre facteur favorisant l'épidémie, l'inondation de 1824 qui détériore les conditions hygiéniques des Pétersbourgeois. Les dégâts sont visibles jusqu'au milieu des années 1830, laissant les ponts, quais et pavés délabrés<sup>261</sup>. Ceci s'ajoute à la mauvaise qualité de l'eau<sup>262</sup>. Les habitants se servent abondamment dans les canaux qui traversent la cité pour satisfaire des besoins. Les perspectives sanitaires sont donc un facteur de plus dans la propagation du choléra. La

---

<sup>255</sup> Dills, « Cracks in the Granite: Paternal Care, the Imperial Façade, and the Limits of Authority in the 1824 St. Petersburg Flood », *op. cit.*, p. 489.

<sup>256</sup> *Ibid.*

<sup>257</sup> Dills, « Cracks in the Granite: Paternal Care, the Imperial Façade, and the Limits of Authority in the 1824 St. Petersburg Flood », *op. cit.*, p. 491.

<sup>258</sup> Lincoln, *op. cit.*, p. 120.

<sup>259</sup> Kseniya Barabanova et Alexei Kraikovski, « The management of cholera epidemics and the Neva River in St. Petersburg in the nineteenth century », *Water History*, vol. 10, n° 2 - 3, septembre 2018, p. 167.

<sup>260</sup> *Ibid.*, p. 166.

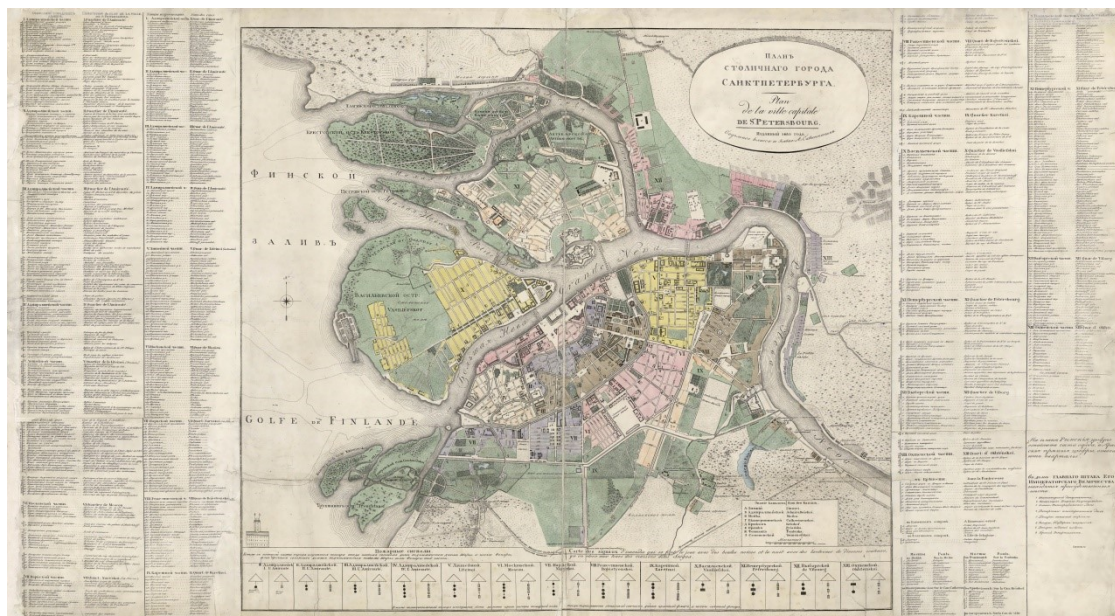
<sup>261</sup> *Ibid.*, p. 172-173.

<sup>262</sup> *Ibid.*, p. 174.

crise hygiénique suite à l'inondation de 1824, associée aux allées et venues des bateaux du monde entier, permet la croissance de l'épidémie.

## B. 2. Cartographie post-catastrophe

Figure 33. Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1835 goda Savinkova », 1835, <https://bit.ly/307m0yW>. (Consulté le 29 octobre 2019).



Cette quatrième carte du corpus fait preuve de continuité puisque le graveur de celle-ci est Aleksandre Savinkov<sup>263</sup>. Disponible dans la banque de données de la BNR, le plan indique la division administrative de Saint-Petersbourg en 1835. Il est nécessaire de rappeler que Savinkov travaille pour le régime impérial, donc la source reflète une vision avantageuse de la cité. Compte tenu de cette information, est-il envisageable de considérer cette source comme un outil de propagande ? Possible, mais c'est aussi atteindre les limites de l'analyse cartographique. Le spécialiste de la géographie, Jon Kimerling et ses collaborateurs débattent des forces et des faiblesses des cartes : elles ne sont pas conçues pour répondre aux demandes individuelles<sup>264</sup>. Cependant, au courant des apports et manques, l'interprétation devient plus facile :

If you're aware of Map Limitations, it's usually easy to makeup for them. It makes sense to bring as much experience and information as

<sup>263</sup> Aleksandre Savinkov, « Plan Peterburga 1835 goda Savinkova », 1835, [https://primo.nl.ru/permalink/f/df0lai/07NLR\\_LMS010106880](https://primo.nl.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010106880). (Consulté le 29 octobre 2019). Voir [annexe 4](#).

<sup>264</sup> A. Jon Kimerling et al, *op. cit.*, p. 562.

possible to bear on map interpretation. The best navigators are those who augment map information with all the direct “ground truth” they can<sup>265</sup>

Cette carte possède un biais à une époque où Saint-Pétersbourg cherche à se rebâtir. La force de la source est de montrer Saint-Pétersbourg sous son meilleur angle : une ville planifiée, avec la présence de ses quartiers importants. L’aspect manquant étant qu’elle ne reflète pas l’analyse des témoignages historiques et des voyageurs. Est-ce étonnant ? Non. Cependant, être au courant du contexte de production de la source et de l’environnement de la ville permet une utilisation constructive en ajoutant des données pour donner une carte informative.

Ainsi, ce sont les conditions sanitaires qui interrogent. Si les feux de 1736-1737 provoquent une réforme urbaine, l’inondation de 1824 arrive à un moment moins opportun puisque les fondements de Saint-Pétersbourg sont installés et un changement de paradigme urbain est alors hautement improbable. Au regard de la carte, rien ne transparaît quant à d’éventuelles modifications. Le piège est de penser que la situation semble logique et que cette impression de propreté et de netteté soit à l’image du ressenti quotidien. Maurizio Gribaudo, qui analyse, à travers l’utilisation des cartes, les occultations du Paris ouvrier au XIX<sup>e</sup>, énumère les « maladies » parisiennes à la fin du XVIII<sup>e</sup> et oppose deux visions<sup>266</sup> : d’une part, celle d’une bourgeoisie comprenant les maux urbains de Paris, tout en les estimant soignables ; de l’autre, la mise en avant de témoignages littéraires et iconographiques, de personnes côtoyant la cité, beaucoup plus critiques de la situation parisienne. L’application de cette thèse à Saint-Pétersbourg est plausible, au regard de certains aspects. La carte de Savinkov, proche du pouvoir, est une représentation des autorités. De Pierre le Grand à Catherine II, la ville a priorisé une vision élitiste en supprimant le plus possible le caractère rural pour parfaire l’image globale. La réalité est plus complexe : dans les années 1830, la ville connaît entre 30 et

---

<sup>265</sup> *Ibid.*

<sup>266</sup> Gribaudo, *op. cit.*, p.18-19.

40 incendies par an, l'eau courante n'est pas installée dans les maisons avant 1837, les égouts sont rejetés dans les canaux et, par faute du climat, certains témoignent d'un vieillissement accéléré des bâtiments en à peine vingt ans<sup>267</sup>. Ces quelques exemples ne reviennent pas mettre en cause la réputation de la capitale. Au contraire, à cette époque, Pétersbourg est l'image internationale de la Russie : « la ville fait ainsi office de représentation — gravure ou tableau — et sa réalité supposée devient l'image de la puissance monarchique nationale. Quintessence de l'eupéanité [...] elle la transcende par là même et devient un symbole de la Russie, plus russe et plus antique que toute chose<sup>268</sup> ». Alors, Saint-Pétersbourg se retrouve entre deux visions. Celle d'une ville aux caractéristiques européennes qui en font un joyau et sa réputation dans le monde. Et, de l'autre côté, des problèmes urbains qui s'ajoutent aux catastrophes naturelles. Il est nécessaire de se questionner pour savoir si, comme le suggère la carte de Savinkov, le Saint-Pétersbourg des années 1830 ne ressent plus les conséquences des événements qui la touchent en 1824 et 1831.

### **B. 3. L'inondation de 1824 : autopsie d'une catastrophe annoncée**

Depuis 1703, les inondations sont des incidents récurrents dans la capitale. Preuve que ces crues sont une histoire ancienne, et moderne, entre 1703 et 1986, la ville fait face à 279 montées des eaux<sup>269</sup>. L'usage d'un SIG est utile pour analyser géographiquement l'impact de l'inondation de 1824. Si Catherine II, dans sa réforme du centre de Saint-Pétersbourg, allie beauté et protection par l'utilisation du granit, aucun système efficace n'est mis en place pour contrer une inondation de l'ampleur de celle qui survient le 7 novembre 1824.

---

<sup>267</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 270.

<sup>268</sup> *Ibid.*, p. 262.

<sup>269</sup> Robert E. Jones, *op. cit.*, p. 10.

Figure 34. Digue protectrice sur l'île Vassilievski.



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1835 goda Savinkova », 1835, <https://bit.ly/307m0yW>. (Consulté le 29 octobre 2019).

Il est notable de mentionner l'existence d'une protection située sur un territoire à haut risque, soit l'est de l'île Vassilievski. Cette zone, inondée à la moindre montée des eaux, est « protégée » par un mur de terre<sup>270</sup>. Dills ajoute que les autorités n'ont pas la volonté d'investir dans cet espace trop à risque. Cette faible protection est à l'image des moyens employés dans cette aire urbaine. Outre les problèmes de la situation basse de l'île, le climat est défavorable. L'inondation de 1824 n'est pas le fait d'un événement isolé, mais de vents d'ouest et du sud-ouest, habituels, mais plus forts qu'à l'accoutumée, rendant le delta plat vulnérable<sup>271</sup>. En résulte une catastrophe sans précédent depuis 1777. Berelowitch et Medvekova précisent que la montée des eaux devient préoccupante à partir de 3-4 pieds (soit environ 1 mètre), sérieuse avec 6 pieds (1,80 mètre), et désastreuse au-dessus de 7-8 pieds. Cette crue a permis l'élévation des eaux à 13 pieds et 7 pouces, soit 4,14 mètres<sup>272</sup>.

<sup>270</sup> Randall Dills, « Cracks in the Granite: Paternal Care, the Imperial Façade, and the Limits of Authority in the 1824 St. Petersburg Flood », *op. cit.*, p. 488.

<sup>271</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 301.

<sup>272</sup> *Ibid.*



Figure 35. L'inondation de 1824 d'après l'encyclopédie Brockhaus et Efron.



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1835 goda Savinkova », 1835, <https://bit.ly/307m0yW>. (Consulté le 29 octobre 2019).

En 1890, une encyclopédie publie une carte de la ville qui montre les secteurs inondés<sup>273</sup>. Il est remarquable que les trois quarts de la cité soient couverts par la crue. Seuls les quartiers de la nativité, de la fonderie, du monastère Alexandre-Nevski et une partie de celui de Moscou sont épargnés. Vyborg et Okhta sont relativement peu touchés même si les côtes subissent une inondation relative. L'île Vassilievski, l'arrondissement de Pétersbourg et l'Amirauté, par leur proximité avec le golfe de Finlande et la bouche de la Neva, sont les plus durement détériorés. Dans sa thèse, Randall Dills s'appuie abondamment sur les descriptions écrites par les témoins de la catastrophe comme celle de Samuil Aller<sup>274</sup>. Le texte d'Aller semble toutefois être hagiographique au regard du rôle du tsar suite à l'incident<sup>275</sup>. Ce qui est intéressant, dans l'œuvre d'Aller, c'est qu'en conclusion à sa description il mentionne les rues en indiquant en pieds et en pouces la hauteur qu'atteint l'eau pour chacune d'entre elles<sup>276</sup>. En tout, c'est 325 artères qui sont répertoriées par Aller et, grâce à la légende de Savinkov, 279 sont repérées sur la carte, soit 75 % de celles énoncées par le descripteur. Certaines ont changé de nom et Savinkov n'indique parfois pas les petites ruelles, mais avec trois quarts des rues, il est possible d'avoir une estimation de la situation.

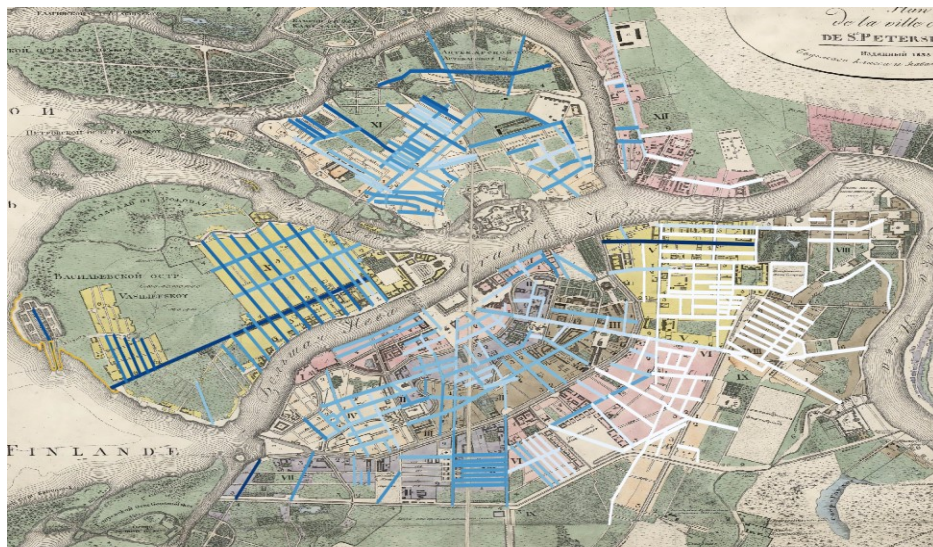
<sup>273</sup> F.A. Brockhaus et I.A. Efron, *Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary: Volume XXVIII A (56)*, St. Petersburg, K.K. Arsen'ev and E.E. Petrushevsky, vol. 86, 1890, p. 304.

<sup>274</sup> Samuil Aller, *Opisanie navodneniya, byvshago v Sanktpeterburge 7 chisla noyabrya 1824 goda*, Saint-Petersbourg, Popular Education Department Printing Office, 1826, 270 p.

<sup>275</sup> Randall Dills, « The River Neva and the Imperial Façade: Culture and Environment in Nineteenth Century St. Petersburg Russia », *op. cit.*, p. 43.

<sup>276</sup> Samuil Aller, *op. cit.*, p. 223 à 236.

Figure 36. Hauteur de la crue de 1824, par rue, d'après Samuil Aller.



Du blanc au bleu foncé, soit de 0 à 13 pieds.

Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1835 goda Savinkova », 1835, <https://bit.ly/307m0vW>. (Consulté le 29 octobre 2019).

Aller, dans son récit, indique le point le plus haut et le plus bas de l'inondation. Dans un souci d'homogénéité, la figure 36 montre le point maximal qu'atteint la crue dans chaque avenue pour analyser l'importance de l'incident. Les données montrent que l'espace le plus impacté est l'île Vassilievski ce qui n'est guère surprenant. Toutefois, la hauteur maximale est répertoriée dans le sud-ouest, dans le quartier *Narvskoi* avec 13 pieds. Une exception puisque sur les 23 avenues où l'eau est montée au plus haut, 22 sont situées sur les îles Vassilievski et Pétersbourg, ce qui est dommageable, car en 1804, d'après la carte de Savinkov, les bâtiments de ces arrondissements sont dans une large majorité en bois. Il est peu probable que la situation ait changé en 1824, puisque le développement de ces deux secteurs n'a jamais été une priorité. Il est également remarquable d'observer que les quartiers est ne sont aucunement atteints. Précédemment, avec les figures 6 et 8, nous évoquions les facteurs géographiques de ces espaces qui sont, dès la création de Saint-Pétersbourg, protégés par des collines qui les exemptent des crues. Force est de constater que même l'inondation la plus importante a eu peu d'effet sur ces espaces.

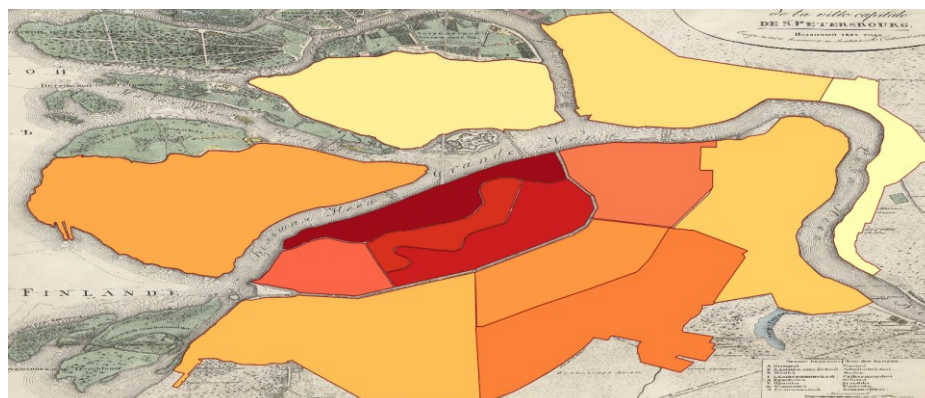


Les quatre quartiers de l'Amirauté sont inondés, mais plus faiblement que ceux du nord, alors que certains lieux sont géographiquement proches de certaines ruelles durement frappées. La crue dépasse sept pieds dans quatre artères de l'Amirauté. Il est possible que l'inondation, venant du nord-ouest, soit moins puissante une fois sur les quais de l'Amirauté. Il ne faut pas minimiser l'importance de la crue dans les quartiers de l'Amirauté, qui est la troisième zone la plus impactée par cette catastrophe d'après les données. Les espaces influents les plus meurtris sont les lieux économiques comme l'est de Vassilievski et l'Amirauté, où les élites de la capitale y ont leurs maisons.

#### B. 4. Le Pétersbourg en reconstruction des années 1830

Si l'inondation de 1824 s'attaque physiquement à Saint-Pétersbourg, plusieurs hypothèses sont possibles sur le degré des dégâts. Si les quartiers de l'Amirauté sont parmi les trois secteurs les plus inondés, les bâtiments sont en majorité construits en pierre qui est plus résistante que le bois, utilisé dans les zones vulnérables comme Vassilievski et l'île de Pétersbourg. Ainsi, après une telle catastrophe, il est plausible de s'attendre à ce que le contexte favorise une transition rapide du bois vers la pierre. Le SIG est utilisé ici pour comprendre comment la cité s'est reconstruite, mais aussi pour repérer les zones qui souffrent de l'inondation de 1824 et de la crise du choléra qui suit.

Figure 37. Pourcentage de bâtiments en pierre par district (1836).



Du jaune clair (Okhta, 3,38%) vers le rouge (Amirauté I, 100 %).

Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1835 goda Savinkova », 1835, <https://bit.ly/307m0vW>. (Consulté le 29 octobre 2019).

Le ministère de l'Intérieur de l'Empire russe compile en 1836 des statistiques sur la capitale impériale et ces statistiques mises sur cartes sont révélatrices<sup>277</sup>. La figure 37 montre [le pourcentage de bâtiments en pierre, par district](#). Pour bien comprendre la division administrative, l'Amirauté est partagée en quatre au nord de la Fontanka. L'Amirauté une, deux et trois se succèdent du nord au sud, alors que la quatrième est localisée à l'ouest de cette presque-île. La première Amirauté a 100 % de son bâti en pierre, tandis que la deux et la trois sont au-dessus de 90 %. Cependant, la situation change dans la quatrième Amirauté puisqu'environ 50 % des édifices sont en bois. Est-ce la conséquence des inondations ? Difficile de l'estimer, mais ce quartier est proche des points névralgiques des crues. De plus, la carte de Savinkov, en 1804, laisse sous-entendre que l'intégralité des constructions de cette zone sont, à l'époque, de pierre et de bois. Donc, il est possible que vers cette transition du 100 % pierre, l'inondation de 1824 ait forcé un statu quo. Ce constat est également valable pour Pétersbourg et Vassilievski. Respectivement, elles ont 6,86 % et 30,33 % des constructions en pierre. À part les trois premières Amirautés, aucun arrondissement ne dépasse les 50 %. Ce qui laisse imaginer qu'en dehors du centre, Saint-Pétersbourg est une ville où le bois prédomine.

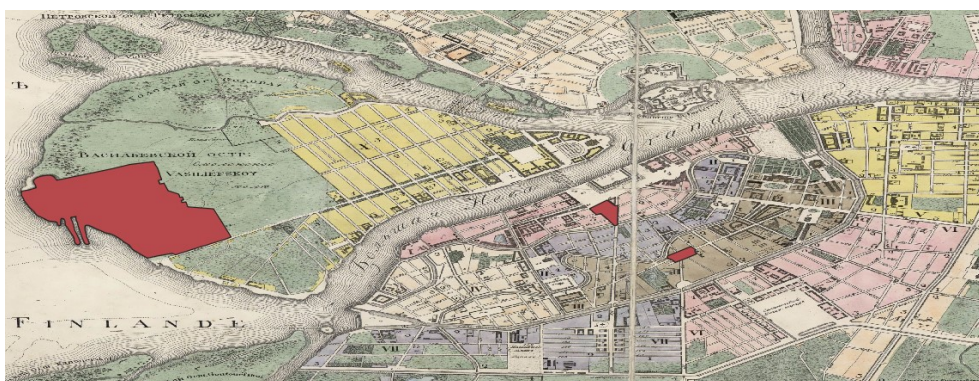
Si le cœur semble avoir gardé son apparence esthétique intacte, la situation hygiénique se dégrade. Dans son analyse sur l'insalubrité à Paris, suite à la Révolution française, Maurizio Gribaudi énumère les différents espaces qui peinent à maintenir de bonnes conditions sanitaires : les sols bas, proches de la Seine, les rues étroites, densément peuplées<sup>278</sup>. [La figure 38](#) met en évidence trois espaces insalubres, conséquence d'une variété de facteurs qui rappellent les symptômes de la ville lumière.

---

<sup>277</sup> Andrey Parfenovich Zablotskiy-Desyatovskiy, *Statisticheskiye svedeniya o Sanktpeterburge*, Sanktpeterburg, v Guttenbergovoy Tipografii, 1836, 291 p., <https://bit.ly/33aZ1F4>, (consulté le 17 mars 2020).

<sup>278</sup> Gribaudi, *op. cit.*, p. 26.

Figure 38. Trois espaces insalubres : le quartier des galères, la place St. Isaac, la place Sennaia (de gauche à droite).



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1835 goda Savinkova », 1835, <https://bit.ly/307m0vW>. (Consulté le 29 octobre 2019).

D'abord, le long de la rue Sadovaia, se trouve la place Sennaia, dans la troisième Amirauté, qui abrite un marché. Avec Gostinyy Dvor sur la même artère, ils forment le poumon marchand de l'époque. Ces marchés ressemblent à ceux d'Europe qui sont des lieux de sociabilité populaires et pittoresques<sup>279</sup> qui ne jouissent pas toujours de bonnes conditions d'hygiène<sup>280</sup>. Sur la place Sennaia, on peut y retrouver des poissons pourris et puants dans un espace où la boue, constituant les sols, est lourde et spongieuse<sup>281</sup>. Une atmosphère inquiétante alors que la vaste majorité des habitants y achètent leurs produits. Cet axe commercial, situé dans le ventre de la ville n'est pas devenu insalubre à cause des inondations. Il semble que ce soit une constante et que, selon la saison, les symptômes des mauvaises conditions sanitaires varient. L'hiver ce sont les odeurs de soupes aux choux qui se répandent à travers le quartier, l'été, celles des viandes pestilentiennes qui passent la journée au soleil<sup>282</sup>. Cet espace attire les ivrognes qui comblent leur désir de boisson, où les vols sont fréquents et les bordels présents<sup>283</sup>. Lincoln rappelle que ce point névralgique est à quelques mètres de la perspective Nevski avec ses hôtels, les magasins luxueux et ses lieux de cultes<sup>284</sup>. Sa situation

<sup>279</sup> Gribaudi, *op. cit.*, p. 66.

<sup>280</sup> *Ibid.*, p. 27.

<sup>281</sup> Barabanova et Kraikovksi, *op. cit.*, p. 173.

<sup>282</sup> Lincoln, *op. cit.*, p. 136-137.

<sup>283</sup> *Ibid.*

<sup>284</sup> *Ibid.*

géographique, à la limite de la périphérie, et sa popularité, rend cet espace densément visité par tous types de populations. Ce qui est étonnant, c'est que ce genre de foire, en désordre, soit dans un lieu que les souverains ont tenté de rendre moins rural et planifié au profit de l'élite.

L'île Vassilievski est reconnue comme la zone la plus basse et à risque de subir des crues. Il n'est pas surprenant que [le port des galères et son quartier habité](#) fassent partie des zones où les conditions hygiéniques sont les plus instables. Selon Dill, cet endroit, décrit par la carte de 1835 comme identique à ce qu'il était en 1804, est le plus touché par l'inondation de 1824, avec des eaux atteignant seize pieds de haut. Connaissant les caractéristiques géographiques, les autorités, après 1824, souhaitent délocaliser ce quartier sur le terrain de Smolensk, situé au milieu de l'île et inhabité puisqu'un marécage occupe la zone. Les résidents espèrent plutôt de l'aide pour moderniser leurs habitations actuelles et avoir un point d'eau<sup>285</sup>. Ceci montre que les possibilités d'accès à l'eau potable, dans une ville qui en est entourée, restent une difficulté. Aussi, la proposition, rejetée, de déplacer ce quartier est un aveu d'impuissance.

La première pompe à eau est installée en 1827 sur [la place St. Isaac](#), dans la première Amirauté, proche de la Neva<sup>286</sup>. D'ici la fin des années 1820, d'autres stations sont réparties dans différents secteurs de la ville. L'eau pompée forme une sorte de circuit puisqu'elle est utilisée pour plusieurs tâches domestiques : lavage du linge, évacuation du surplus d'eaux usées en cas de crues. Elles sont ensuite rejetées par des canalisations souvent sales et peu entretenues, puis déversées dans la Fontanka, polluant ainsi l'eau des stations<sup>287</sup>. Il existe une alternative pour avoir accès à l'eau courante : les puits. Il en existe plusieurs milliers dans la cité, mais Barabanova et Kraikovski

---

<sup>285</sup> Randall Dills, « The River Neva and the Imperial Façade: Culture and Environment in Nineteenth Century St. Petersburg Russia », *op. cit.*, p. 61 à 64.

<sup>286</sup> Barabanova et Kraikovski, *op. cit.*, p. 174.

<sup>287</sup> *Ibid.*

indiquent qu'ils sont proches des cloaques, ce qui rend dangereuse leur utilisation et consommation<sup>288</sup>. La qualité de l'eau partagée au centre est donc une problématique majeure. La ville semble impuissante et n'est pas prête à concéder des investissements illimités pour assainir l'eau. Avant 1824, la cité réfléchit à un nouveau système d'évacuation des égouts directement dans l'estuaire de la Neva au lieu du fleuve<sup>289</sup>. Le projet est abandonné faute de moyens.

L'eau, sa distribution et son utilisation sont une problématique qui ne peut que prendre de l'ampleur puisqu'elle est l'un des moyens de transmission du choléra qui frappe la ville en 1831. Cette maladie, originaire d'Asie orientale et connue en 1817, atteint la Russie en 1830 et la capitale française en 1831. À Paris, le choléra fait 18 402 décès en quelques mois et n'épargne aucun quartier<sup>290</sup>. Cependant, un rapport sur le choléra et sa mortalité explique qu'à Paris les victimes se trouvent autant sur des terrains bas, proche des rivières, que dans des espaces élevés et aérés. Le dénominateur commun, selon Gribaudi, est la misère et les problèmes d'approvisionnement en eau<sup>291</sup>. Des symptômes qui sont remarquables à Saint-Pétersbourg. En effet, la cité est en piteux état bien que la représentation cartographique laisse entendre un retour à la normale. En effet, l'inondation de 1824 et les crues suivantes prolongent les difficultés avec le difficile pavage des avenues, les quais et les ponts en reconstruction permanente lorsque le choléra atteint la capitale<sup>292</sup>.

Barabanova et Kraikovski partagent une carte représentant les hôpitaux qui combattent le choléra<sup>293</sup>. La dispersion des institutions médicales laisse présager que l'épidémie s'est propagée à travers la ville entière. Le virus frappe vite et fort. Du 14 juin 1831 au 5 novembre 1831, 9 245 personnes sont infectées et 4 757 en

---

<sup>288</sup> *Ibid.*

<sup>289</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 270.

<sup>290</sup> Gribaudi, *op. cit.*, p. 75.

<sup>291</sup> *Ibid.*, p. 78

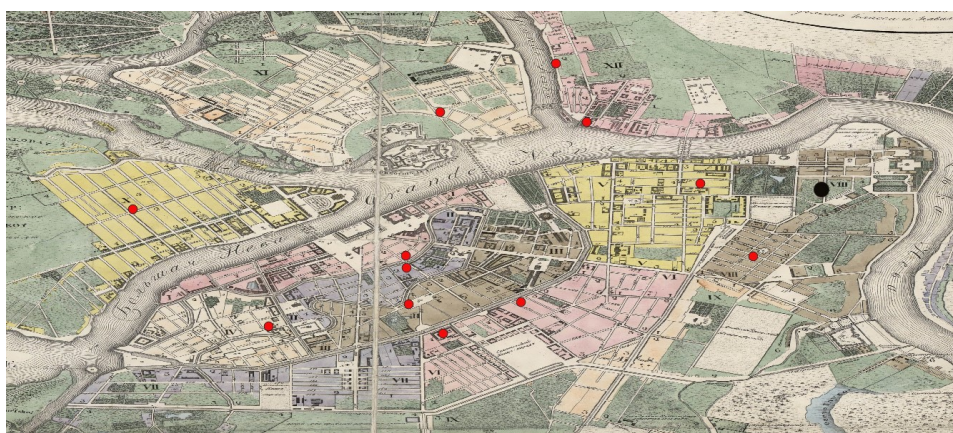
<sup>292</sup> Barabanova et Kraikovski, *op. cit.*, p. 172-173.

<sup>293</sup> *Ibid.*, p. 173.



succombent<sup>294</sup>. L'arrivée du choléra dans la capitale s'est effectuée de l'intérieur du pays. Comme mentionné auparavant, l'épidémie s'est propagée depuis l'Asie orientale et touche l'Occident à partir des années 1830. Moscou est atteinte cette même année<sup>295</sup>. Le choléra se déplace discrètement et, probablement, par les bateaux de commerce. C'est ainsi que le choléra s'infiltré dans la capitale<sup>296</sup>. Le premier patient à être mort de la maladie est répertorié dans [le quartier Rojestvenskoi](#), celui de la Nativité<sup>297</sup>. Cela n'a rien d'étonnant. Si le choléra vient de l'intérieur, alors l'épidémie entre par la Neva, et le quartier Rojestvenskoi est logiquement la première victime. [La figure 32](#) a permis d'établir la création d'un débarcadère à la pointe de ce quartier. Cet espace, qui facilite le débarquement du fret intérieur, est probablement la destination du bateau avec le patient initial qui propage le virus dans la capitale.

Figure 39. Le point d'origine de l'épidémie et les hôpitaux dédiés au choléra en 1831 (d'après Barabanova et Kraikovski).



Aleksandr Savinkov, « Plan Peterburga 1835 goda Savinkova », 1835, <https://bit.ly/307m0vW>. (Consulté le 29 octobre 2019).

## Conclusion

Saint-Pétersbourg, à l'orée de la Révolution industrielle est dans un état précaire. Le SIG a montré que les trois-quarts de la capitale subissent l'impact de l'inondation de 1824. Cette forte crue a confirmé les disparités géographiques de la cité, déjà connues

<sup>294</sup> *Ibid.*

<sup>295</sup> *Ibid.*

<sup>296</sup> *Ibid.*, p. 166.

<sup>297</sup> *Ibid.*, p. 173.

au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'est de la ville est protégé par ses caractéristiques territoriales. Toutefois, les points névralgiques sont inondés, mais cela est la responsabilité des autorités qui savent, depuis plus d'une centaine d'années, que les fondations importantes résident dans des espaces à risques.

L'état du bâti après l'inondation semble être similaire à celui du début du siècle. La carte de Savinkov en 1804 représente l'Amirauté comme intégralement en pierre et les arrondissements environnants comme encore partiellement en bois. Les données de 1836 cartographiées donnent une image similaire. À part l'amirauté, aucun des autres districts n'a progressé. Après cette catastrophe, Saint-Pétersbourg n'a pas choisi de créer une nouvelle commission pour redéfinir les contours du projet urbain malgré l'inondation qui endommage 47 % du bâti et qui demande à être réparé. À cela s'ajoute la stagnation d'autres problématiques comme la qualité de l'eau, qui est un problème régulier. L'état de la cité entraîne une exacerbation des péripéties qui en entraînent d'autres, comme la propagation du choléra, qui profite de la mauvaise structuration de Saint-Pétersbourg, pas encore remis physiquement de la crue de 1824. Le Saint-Pétersbourg, qui s'apprête à voir son économie se transformer par la croissance du capitalisme, est en 1835 dans un état qui ressemble à celui de 1804.

### **III. Saint-Pétersbourg marquée par le sceau industriel**

#### **A. Une politique urbaine au service de l'industrie**

##### **A. 1. L'inexorable développement manufacturier**

L'évolution de Saint-Pétersbourg s'inscrit dans le mouvement d'industrialisation russe en révolution. L'économie de l'empire est en pleine transition, de l'agriculture vers le capitalisme manufacturier<sup>298</sup>. Ce mouvement est consacré en 1861 par l'abolition du servage. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, il existe 1 200 entreprises de plus de 15 ouvriers

---

<sup>298</sup> Riasanovsky, *op. cit.*, p. 371-373.



pour une main-d'œuvre totale comprise entre 100 000 et 200 000 travailleurs. À la veille de la réforme du servage, la Russie compte 2 818 manufactures et un nombre d'employés se situant entre 500 000 et 900 000<sup>299</sup>. Toutefois, ce n'est pas à l'échelle du vaste territoire que se propage le phénomène. L'industrie a ses poches comme dans l'Oural, Moscou, la Baltique et Saint-Pétersbourg. Il faut relativiser la puissance de ce mouvement puisque la Russie est en retard par rapport à ses concurrents européens et jusqu'à l'abolition du servage, la communauté historique semble s'entendre sur la stagnation de l'économie russe<sup>300</sup>.

Localement, le développement d'un capitalisme et l'établissement croissant de nouvelles manufactures impactent Saint-Pétersbourg sans changer le visage urbain. Saint-Pétersbourg devient le pôle industriel de la Russie et se spécialise dans la métallurgie et le coton<sup>301</sup>. La production de ce dernier se multiplie par seize au niveau national durant la première moitié du siècle<sup>302</sup>. De nouvelles méthodes de transports voient le jour et facilitent le transfert du fret. D'abord, le bateau à vapeur à la fin du XVIII<sup>e</sup>, puis le train au milieu du XIX<sup>e</sup>. Le premier de chemin de fer est à l'usage de la famille impériale en 1837, mais en 1851, c'est au tour de la ligne Moscou–Saint-Pétersbourg d'être inaugurée<sup>303</sup>. Cependant, innover n'est pas un gage de développement poussé. Ces innovations sont autant marquantes pour l'apport au commerce qu'elles représentent le retard de la Russie sur ses rivaux<sup>304</sup>. De surcroît, cet élan manufacturier entraîne une mise en valeur des failles urbaines de la cité.

La question ouvrière, présente en Europe, devient une réalité dans la capitale russe avec des effectifs évalués à 200 000, familles comprises<sup>305</sup>. Cette classe est accompagnée d'une migration des paysans vers les villes et cela avant la réforme du

---

<sup>299</sup> *Ibid.*, p. 373.

<sup>300</sup> *Ibid.*, p. 375-377.

<sup>301</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 290.

<sup>302</sup> Riasanovsky, *op. cit.*, p. 373.

<sup>303</sup> *Ibid.*, p. 374.

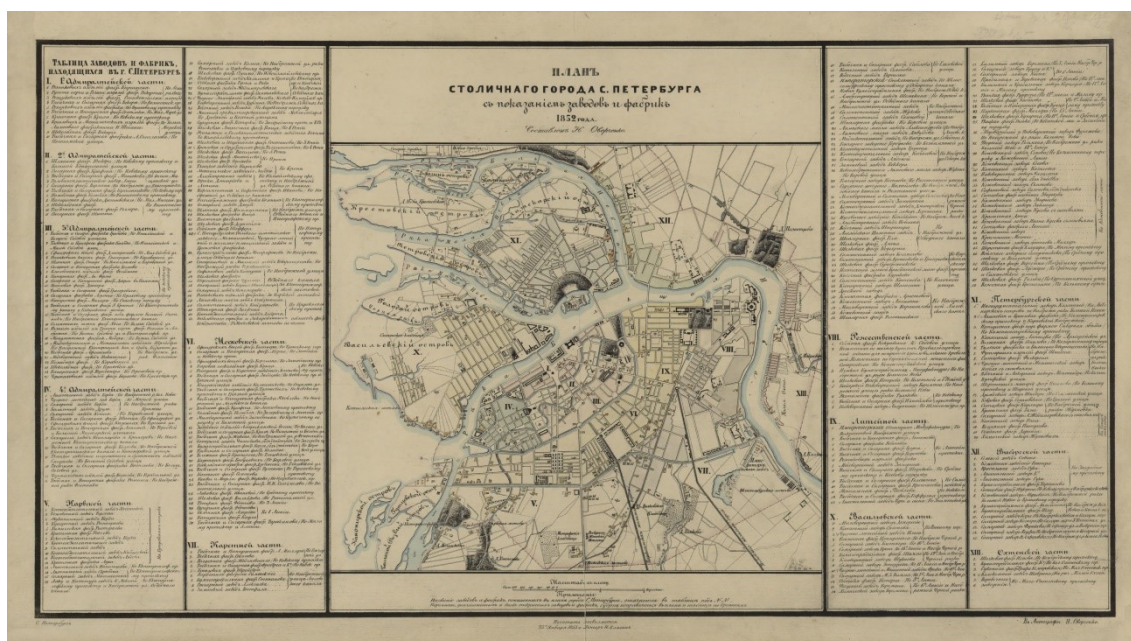
<sup>304</sup> *Ibid.*

<sup>305</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 287.

servage<sup>306</sup>. Cet afflux provoque des difficultés et entraîne un développement de la misère. Plusieurs statistiques soulèvent le problème du logement. En 1840, une commission, mise en place par le tsar, évoque que, dans un ensemble de 199 habitations, on compte 19 personnes par appartement ou maisonnette. Mais encore, que pour 1 007 habitations, 411 sont dans un état salubre<sup>307</sup>. Saint-Pétersbourg, où les souverains mettent habituellement l'emphasis sur le confort et la beauté pour conquérir l'élite et les faveurs internationales, dérive progressivement de ses principes<sup>308</sup>. Pour observer la manière dont la capitale évolue, il est nécessaire de se questionner sur la géographie industrielle de la ville. Et de se demander comment les transports, canaux et lois, sont adaptés à la réalité manufacturière.

## A. 2. Une cartographie de la situation industrielle

Figure 40. H. Overchenko, « Plan de Pétersbourg d'Overchenko », 1852, <https://bit.ly/2FxfQ43>. (Consulté le 28 octobre 2019).



La source utilisée pour analyser cette section présente une particularité. Elle n'est pas une carte descriptive de la capitale. Ce document de la BNR représente la

<sup>306</sup> *Ibid.*, p. 288.

<sup>307</sup> *Ibid.*, p. 289.

<sup>308</sup> *Ibid.*, p. 293.

répartition de l'industrie pétersbourgeoise de 1852, faite par Overchenko en 1852<sup>309</sup>. Ainsi, il est possible de classer cette gravure dans la catégorie des cartes qualitatives<sup>310</sup>. Elle centre ses informations sur la localisation des entreprises de la ville et si l'on comprend le russe, partage le nom du propriétaire et la spécialisation. Selon les archives, le document indique les manufactures qui bénéficient au marché intérieur et affirme que les entreprises doivent, à terme, être expulsées du centre. La limite du plan est qu'il ne comptabilise pas toutes les industries. Celles en métallurgie sont absentes<sup>311</sup>. Plusieurs hypothèses sont possibles au sujet de ce manque. Qu'en vertu de la législation obligeant les manufactures à migrer hors du centre-ville, que le document ne voulait pas montrer une non-application des consignes de restriction. Toutefois, une autre carte a pu être dédiée à cette industrie et il n'était donc pas nécessaire de doubler les informations.

Ce genre de carte ne partage pas une volonté de décrire Saint-Pétersbourg, mais de constater la représentation et la disposition géographique des manufactures. L'objectif de cette section est de comprendre comment la ville s'adapte à la révolution industrielle. La carte d'Overchenko permet d'observer une tendance dans le positionnement des manufactures. L'île de Pétersbourg, et de Vassilievski, sont impopulaires, tout comme le côté de Vyborg, d'Okhta et celui de la Nativité. Les activités se concentrent numériquement dans l'Amirauté et les arrondissements voisins, comme celui de Moscou qui comptent des canaux. Saint-Pétersbourg attire nombre d'industrie, car elle est reliée à un réseau fluvial initial avantageux en Russie européenne. Celui-ci c'est développé avec la création de nouveaux canaux pour mieux joindre l'intérieur du pays<sup>312</sup>. Les transports sont décisifs d'autant que depuis 1851, est présente dans l'arrondissement de Moscou la gare éponyme qui regroupe autour d'elle

---

<sup>309</sup> H. Overchenko, « Plan de Pétersbourg d'Overchenko Edition »1852, <https://bit.ly/2EL11KH>. (Consulté le 28 octobre 2019).

<sup>310</sup> A. Jon Kimerling et al, *op. cit.*, p. 157.

<sup>311</sup> National Library of Russia (2015-2020), *NLR, Online Exhibitions* [site Web], (Consulté le 28 octobre 2019). <https://bit.ly/33d5mQm>.

<sup>312</sup> Bater, *op. cit.*, p. 60.

un nombre important d'industries. Le canal Obvodnyy, disponible au passage des navires depuis les années 1830, est également un axe populaire.

### A. 3. Continuité et innovation

La moitié du XIX<sup>e</sup> siècle est un moment charnière dans la jeune histoire de Saint-Pétersbourg. La situation est intéressante puisqu'en 1861, l'abolition du servage est censée redéfinir la société russe et imposer un mouvement migratoire. Saint-Pétersbourg, sans anticiper le futur, doit s'adapter à la révolution industrielle tout en intégrant les difficultés géographiques. Cette section vise à mettre en exergue, par le SIG, les nouveautés urbaines, utiles, et les problèmes qui se perpétuent, montrant que le territoire reste une interrogation pour l'administration.

Figure 41. Le premier pont permanent.



H. Overchenko, « Plan de Pétersbourg d'Overchenko », 1852, <https://bit.ly/2FxfQ43>. (Consulté le 28 octobre 2019).

L'apparition d'un [pont permanent](#) est une innovation à Saint-Pétersbourg. Cette information est présente dans l'écrit de Robert Harrison<sup>313</sup>. Ce Britannique traverse la Russie pendant presque une décennie au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Son récit est mentionné par l'historien Anthony Cross, qui a recensé tous les témoignages de voyageurs britanniques, qui racontent leurs périples en Russie, durant le règne des Romanovs entre 1613 et 1917<sup>314</sup>. Selon Harrison, un pont de pierre, récemment complété, permet de

<sup>313</sup> Robert Harrison, *Notes of a Nine Years' Residence in Russia, from 1844 to 1853: With Notices of the Tzars Nicholas I. and Alexander II*, Londres, T.C. Newby, 1855, p. 37-38.

<sup>314</sup> Anthony Cross, *In the Lands of the Romanovs: An Annotated Bibliography of First-hand English-language Accounts of the Russian Empire (1613-1917)*, Cambridge, Open Book Publishers, 2014, 419 p.

joindre l'île de l'Amirauté et Vassilievski pendant toute l'année<sup>315</sup>. C'est une innovation qui intervient après presque 150 ans d'histoire. C'est une preuve que la Neva et le territoire pétersbourgeois empêchent l'administration de développer la cité à leur guise. La première passerelle permanente lie les mêmes secteurs que le tout premier pont flottant pendant les années 1720. C'est le symbole d'une continuité, puisque ces deux espaces sont encore les points névralgiques économiques, éducatifs, et sociétaux.

La cohérence de Saint-Pétersbourg s'incarne dans des zones influentes et parfois problématiques. Certaines ont le privilège de voir la planification définir leur urbanisme. D'autres sont victimes de leur emplacement géographique.

Figure 42. Le quartier des galères et le terrain de Smolensk (1852).



H. Overchenko, « Plan de Pétersbourg d'Overchenko », 1852, <https://bit.ly/2FxfQ43>. (Consulté le 28 octobre 2019).

L'exemple de [l'ouest de Vassilievski](#) est intéressant. Après la crue de 1824, l'administration consulte les habitants du quartier des galères concernant une éventuelle relocalisation de cette bourgade, menacée perpétuellement par les inondations. Les autorités envisagent de déplacer cette banlieue au cœur de l'île, sur le terrain de Smolensk. Les choses n'évoluent guère avec le temps, puisque dans les années 1850, la situation est identique à 1824. L'administration espère toujours convaincre les habitants de s'installer sur le champ vierge, bas, humide et marécageux, avec des canaux

<sup>315</sup> Harrison, *op. cit.*, p. 37-38.



sauvages<sup>316</sup> — alors que les riverains privilégient une modernisation. La ville promet de bâtir un lotissement moderne dans le champ et de se doter d'un espace entre les maisons et la mer, permettant ainsi de réfléchir à un projet de protection contre les crues<sup>317</sup>. Ce qui serait nullement efficace, car c'est toute l'île de Vassilievski qui est vulnérable, comme le montre le SIG, et, en 150 ans, jamais l'administration n'a investi spécifiquement dans l'endiguement des crues. Le *statu quo* ne joue pas en faveur des administrateurs puisque la situation sociale évolue dans le quartier isolé. En effet, plusieurs hommes d'affaires s'installent dans cette zone, initialement pauvre, entre 1850 et 1855, prenant par surprise les autorités<sup>318</sup>. Il faut attendre la décennie 1860 pour qu'une décision définitive soit prise sur cet imbroglio. Cette enclave, qui a toujours échappé aux diverses planifications et règles urbaines, fait ensuite l'objet d'une modernisation : utilisation accrue de la pierre, du granit, élévation des bâtiments, pavage des rues<sup>319</sup>. Les habitants ont gain de cause, frustrant les autorités qui, en plus d'avoir la difficulté à contrôler les péripéties territoriales, voient la mixité sociale de la population forcer l'évolution de certaines zones contre leur volonté.

Figure 43. Gostinyy Dvor et la place Sennaia (1852).



H. Overchenko, « Plan de Pétersbourg d'Overchenko », 1852, <https://bit.ly/2FxfQ43>. (Consulté le 28 octobre 2019).

<sup>316</sup> Dills « The River Neva and the Imperial Façade: Culture and Environment in Nineteenth Century St. Petersburg Russia », *op. cit.*, p. 68.

<sup>317</sup> *Ibid.*

<sup>318</sup> *Ibid.*, p. 68-69.

<sup>319</sup> *Ibid.*, p. 72 à 75.

Autre continuité au cœur de la cité : l'influence du centre commercial unissant [Gostinyy Dvor et la place Sennaia](#). Celles-ci continuent de marquer les esprits des différents descripteurs. Johann Georg Kohl, écrivain allemand<sup>320</sup>, raconte, lors d'un voyage, sa vision de cet espace populaire. Kohl affirme que ce marché est un des plus amusants, non pas pour la qualité des produits vendus, mais pour la population mixte qu'on peut y trouver<sup>321</sup>. À cela, il faut ajouter que cette zone restreinte accueille environ dix mille marchands, selon Kohl<sup>322</sup>. Les lumières et feux ne sont pas autorisés par crainte d'incendie, ce qui rend difficilement supportable la froideur hivernale<sup>323</sup>. De son côté, Harrison traverse aussi les artères de Gostinyy Dvor et de la place Sennaia, le long de la rue Sadovaia. Son verdict est plus tranché concernant l'emplacement et les visiteurs. Il nomme l'endroit « *the Back slums of Petersburg*<sup>324</sup> ». Ce qui implique la présence d'une population précaire. Il note l'inégalité urbaine de cet environnement, intrinsèquement humide, comprenant des cours sales avec des maisons principalement en bois, [en plus des marchés qui sont vecteurs d'insalubrité](#). Pour Harrison c'est un quartier pauvre<sup>325</sup>. Cette affirmation est confirmée par Julie Buckler, qui décrit la présence d'un bidonville logeant dix mille personnes entre Sennaia et la Fontanka<sup>326</sup>. Cette interprétation semble s'inscrire avec les problèmes sanitaires que connaît Saint-Petersbourg dans le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle. Cet espace commercial est un point de circulation majeure, limitrophe du riche centre et de la banlieue moins aisée. De surcroît, on soupçonne que de nombreux déchets alimentaires peuvent attirer une population en manque de moyens et certains sans-abris. William Blackwell affirme de son côté que l'Amirauté est confrontée à un paradoxe : celui d'avoir les plus belles

<sup>320</sup> Bibliothèque Nationale de France data (2020), *BnF data* [site Web], consulté le 5 septembre 2020. [https://data.bnf.fr/fr/12172629/johann\\_georg\\_kohl/](https://data.bnf.fr/fr/12172629/johann_georg_kohl/).

<sup>321</sup> Johann Georg Kohl, *Russia: St. Petersburg, Moscow, Kharkoff, Riga, Odessa, the German Provinces on the Baltic, the Steppes, the Crimea, and the Interior of the Empire*, Londres, Chapman and Hall, 1842, p. 49.

<sup>322</sup> *Ibid.*, p. 50.

<sup>323</sup> *Ibid.*

<sup>324</sup> Harrison, *op. cit.*, p. 35.

<sup>325</sup> *Ibid.*

<sup>326</sup> Buckler, *op. cit.*, p. 172-173.



maisons des puissantes élites gouvernementales et marchandes et les habitations de leurs domestiques – dans une certaine logique puisque ces derniers ne peuvent habiter trop loin de leur travail –, et autres pauvres, à courte distance<sup>327</sup>. Il semble que ce centre, si protégé jusqu'ici, soit plus hétérogène qu'ils n'y paraissent ; que Gostinyy Dvor, avec Sennaia, forme le point de rencontre singulier des Pétersbourgeois de toute classe.

Non loin du cœur mercantile de la cité se trouve une innovation symbolisant la révolution industrielle : le chemin de fer. Il existe deux gares en 1852 à Saint-Petersbourg. La première est celle de Tsarkoe Selo, située dans l'ouest du quartier de Moscou. La ligne joint Saint-Petersbourg au palais d'été du tsar à Tsarkoe Selo à partir de 1837. Techniquement, ce chemin de fer n'est pas le premier en Russie, puisqu'une expérimentation s'effectue durant les années 1830 dans la région de l'Oural<sup>328</sup>. Cependant, la liaison Saint-Petersbourg-Tsarkoe Selo est une satisfaction dans sa capacité à résister au difficile climat russe et pétersbourgeois<sup>329</sup>. Cette ligne réservée à la famille impériale n'a aucun impact réel. Cette innovation est appelée à se répéter et en 1851 le chemin de fer entre Saint-Petersbourg et Moscou est complété. La gare est positionnée sur la Perspective Nevski, au carrefour de quatre arrondissements : Alexandre-Nevski, Moscou, Litenoi, et Nativité.

---

<sup>327</sup> William L. Blackwell, *Beginnings of Russian Industrialization, 1800-1860*, Princeton, Princeton University Press, 1968, p. 105-106.

<sup>328</sup> *Ibid.*, p. 275.

<sup>329</sup> *Ibid.*, p. 274.

Figure 44. La gare Tsarkoe Selo et de Nicolaïevski (1852).



H. Overchenko, « Plan de Pétersbourg d'Overchenko », 1852, <https://bit.ly/2FxfQ43>. (Consulté le 28 octobre 2019).

Les avantages du train sont multiples : amélioration des communications, transfert de marchandises et d'hommes<sup>330</sup>. Toutefois, c'est l'aspect militaire du déplacement des troupes qui convainc le tsar Nicolas I de se prononcer en faveur de cette entreprise<sup>331</sup>. Avec la révolution industrielle qui s'annonce, cette innovation est appelée à jouer un rôle plus important que l'anticipe le souverain. Bien que le reste de la Russie ne soit pas dotée du rail, la ligne Pétersbourg-Moscou vise à fluidifier les échanges commerciaux et limiter l'isolation de Saint-Pétersbourg. Le transport ferroviaire va continuer sa progression et lier Saint-Pétersbourg à de multiples destinations, mais aucune ne sera aussi influente que la ligne avec Moscou<sup>332</sup>. Seule nuance, le développement du chemin de fer à travers le continent européen va avoir l'effet pervers de réduire l'importance des ports au profit du rail<sup>333</sup>. La position géographique de la gare Nicolaïevski, accueillant la ligne de Moscou, est intéressante dans une perspective manufacturière. La proximité avec le canal artificiel Obvodnyy, désormais navigable, peut se révéler utile pour combiner le transport fluvial et ferroviaire.

<sup>330</sup> *Ibid.*, p. 279.

<sup>331</sup> *Ibid.*, p. 283.

<sup>332</sup> Bater, *op. cit.*, p. 80.

<sup>333</sup> *Ibid.*

#### A. 4. Adapter l'espace à la réalité manufacturière

La révolution industrielle est un facteur de dynamisme économique qui peut modifier le visage de la capitale. En 1852, Saint-Pétersbourg a environ 150 ans et la méthode urbaine a peu évolué, privilégiant une planification centrale à une extension naturelle. Le SIG est ici utilisé pour visualiser la distribution des entreprises et pour analyser comment la loi protège le centre-ville.

Figure 45. La zone de restriction industrielle (1833) et le canal Obvodnyy (ligne jaune).



H. Overchenko, « Plan de Pétersbourg d'Overchenko », 1852, <https://bit.ly/2FxfQ43>. (Consulté le 28 octobre 2019).

Une des évolutions structurelles est l'émergence d'une zone de restriction industrielle. Depuis la création de Saint-Pétersbourg, la localisation des manufactures est une problématique. Par exemple, en 1714, une usine de poudre à canon voit le jour au nord de l'île de Pétersbourg, le long de la Karpovka — alors une place d'importance. Mais cette manufacture est jugée dangereuse pour la santé de la population et finit par être délocalisée vers les zones périphériques, sur la rivière Okhta<sup>334</sup>. Devant l'émergence d'une recrudescence industrielle, il est décidé en 1833 d'adopter une législation visant à limiter l'agrandissement des entreprises dans les endroits à forte densité de construction<sup>335</sup>. James Bater explique que la capitale russe veut contrôler la croissance industrielle dans l'idée de ne pas provoquer de crise sanitaire. Cependant, une partie de l'élite est victime de l'invasion des industries dans le centre, ainsi que

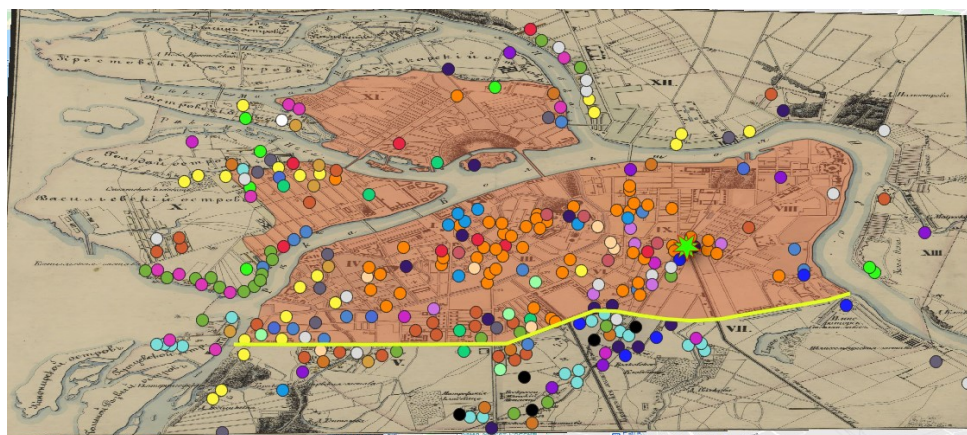
<sup>334</sup> *Ibid.*, p. 41.

<sup>335</sup> *Ibid.*, p. 58.

l'agitation provoquée par le commerce visible depuis le palais d'hiver, et se retrouve expulsée vers la périphérie<sup>336</sup>. Elle s'est déplacée dans le quartier de Litenoi et long de la Fontaka, dans la partie la plus à l'est du canal<sup>337</sup>.

La réglementation est fidèle aux principes urbains de Saint-Petersbourg. La ville cherche à garder l'ossature de son centre, mais elle doit s'adapter à l'inexorable montée de l'industrialisation. La zone restrictive est géographiquement intéressante. Elle englobe la partie continentale, au sud, jusqu'au canal Obvodnyy. Elle ne comprend pas Vyborg et Okhta, mais inclut l'est de Vassilievski et le sud de l'île de Pétersbourg. Désormais, les arrondissements Moscou, Narvskoi, Nativité et, en partie, Alexandre-Nevski, sont des secteurs protégés. Ils ont longtemps été considérés comme des espaces où l'administration déplaçait les aspects non conformes aux habitudes de l'élite. Malgré la loi, Bater affirme qu'il est possible de trouver des industries au cœur de la capitale et de grandes tailles.

Figure 46. La répartition des manufactures en 1852 (symbologie, [annexe 1](#)), le canal Obvodnyy, la gare Nicolaievski, et l'espace de restriction.



Le canal est délimité par la ligne jaune et la gare par l'étoile verte.

H. Overchenko, « Plan de Pétersbourg d'Overchenko », 1852, <https://bit.ly/2FxfQ43>. (Consulté le 28 octobre 2019).

La figure 46 permet d'observer la distribution industrielle de 1852, cartographiée par James Bater<sup>338</sup>. Les arrondissements d'Okhta et de Vyborg comptent,

<sup>336</sup> *Ibid.*, p. 60.

<sup>337</sup> Kohl, *op. cit.*, p. 13.

numériquement, peu de manufactures. Constat à relativiser puisque sur Vyborg, on trouve cinq entreprises de coton ([figure 46, points jaunes](#)). Elles sont parmi les plus mécanisés du pays, voire du monde, sans pour autant atteindre les niveaux de production de l'Angleterre<sup>339</sup>. Leur concentration étant le résultat des politiques d'urbanisation et de centralisation russes, il est logique de les trouver groupées<sup>340</sup>. Cependant, l'échec de l'implantation d'industries, en périphérie, peut être dû au manque de services municipaux de bases, à cause d'une mauvaise gestion des finances<sup>341</sup>. Ce qui perpétue la réputation négative de cette zone avec les témoignages qui affirment que l'hiver, les loups jonchent les rues et que Vyborg est un endroit sauvage accueillant très peu d'habitants<sup>342</sup>. Ceci vaut également pour l'île de Pétersbourg — certes, à l'intérieur de la zone de restriction, mais où peu de manufactures s'établissent.

Visuellement, l'influence de la gare [Nicolaïevski et du canal Obvodnyy](#) est massive puisqu'autour de ces axes de locomotions, s'installent des entreprises de toutes sortes. Selon Bater, s'établir entre le canal Obvodnyy et la nouvelle gare permet de minimiser les coûts et de s'offrir une proximité avec les deux moyens de transport de l'époque<sup>343</sup>. L'accès au canal ouvre une perspective internationale, car par la Baltique, c'est l'Occident qui est joignable. Par le train, c'est la possibilité d'atteindre les provinces et régions intérieures de la Russie. À moyen terme, ces perspectives ne connaissent pas un succès massif. Cela est dû à divers événements contextuels. Le chemin de fer met en exergue l'isolation de Saint-Pétersbourg. Alors que le transport ferroviaire permet une croissance des exportations dans les années 1860, le réseau du rail, encore embryonnaire, limite les effets de la distribution qui s'effectue à l'intérieur

---

<sup>338</sup> Bater, *op. cit.*, p. 59.

<sup>339</sup> Blackwell, *op. cit.*, p. 43.

<sup>340</sup> *Ibid.*

<sup>341</sup> Bater, *op. cit.*, p. p. 80 à 81.

<sup>342</sup> *Ibid.*, p. 80.

<sup>343</sup> *Ibid.*, p. 107.

plus qu'à l'international<sup>344</sup>. Même l'industrie maritime observe un ralentissement. La saison navigable étant courte à Saint-Petersbourg, elle est réduite à importer à haut volume des produits de faible valeur comme gravier, sable, bois, pierre, plutôt que des grains désormais transportés par rail. De plus, l'économie russe se libéralise et connaît des crises dans les années 1870 et 1880, ralentissant fortement la croissance. L'impact de ces nouveautés est donc à nuancer, puisque si les industries s'établissent dans les secteurs des axes de transport, ce phénomène stagne à moyen terme, ce qui risque d'en réduire les effets. Cependant, il est probable que la multiplication du nombre de manufactures dans cette zone provoque une migration des habitants venus chercher des services absents dans d'autres périphéries. Il reste que l'isolation géographique de Saint-Petersbourg et son climat handicapent la cité malgré des tentatives d'adaptation dont la réussite est soumise aux conjonctures économiques.

## Conclusion

La révolution industrielle a peu d'impact sur le visage de Saint-Petersbourg, selon Berelowitch et Medvekova. Théorie à nuancer puisque certaines élites fuient le centre animé par le commerce. Mais la confirmation de cette thèse s'identifie par une prolongation de certaines caractéristiques, que ce soit la zone commerciale au centre, la non-résolution de l'espace d'habitation sur Vassilievski. Toutefois, sans changer le paradigme urbain, le SIG permet d'identifier l'émergence d'innovations technologiques qui dynamisent des sections jusque-là confinées à jouer un rôle sporadique. C'est le cas du sud de la cité, qui devient le carrefour des marchandises. L'alliance du train et du bateau attire un nombre important de manufactures à court terme le long du canal Obvodnyy. Avec la multiplication des transports, cette zone devient un espace compétitif susceptible de changer le paradigme urbain. Jusqu'en 1852, l'axe Amiralauté et Vassilievski est l'espace commercial de Saint-Petersbourg. L'arrivée de la gare

---

<sup>344</sup> *Ibid.*, p. 142.



Nicolaïevski et du canal Obvodnyy change la dynamique géographique commerciale de la capitale.

Cette émergence des quartiers sud ne cache pas le peu d'actions d'envergure dans le nord de Saint-Pétersbourg. Les investissements sont au ralenti dans ces sections qui sont, pour Pétersbourg et Vassilievski, des zones à risque. Ce dernier arrondissement a toutefois de nombreuses manufactures. Cependant, l'émergence du ferroviaire aux dépens du transport maritime pourrait réduire son influence et donner une nouvelle dynamique territoriale et industrielle à la cité. De surcroît, l'administration stagne dans la résolution de la délocalisation du quartier des galères, alors que l'inondation de 1824 a définitivement réduit les perspectives urbaines et économiques de l'île de Pétersbourg. Okhta et Vyborg sont les éternels perdants des changements urbains, malgré des territoires protégés des inondations.

## **B. Les conditions urbaines au pic de la révolution industrielle**

### **B. 1. Confrontation de facteurs**

Saint-Pétersbourg est le poulx de la société russe. Si l'amorce du XX<sup>e</sup> siècle est marquée par des tentatives de révolutions, c'est qu'une montée des tensions a eu lieu. Saint-Pétersbourg est au centre des enjeux qui dépassent le simple cadre urbain. Lorsque les grandes réformes de 1861 sont effectuées, cet élan appelle à de nouvelles modifications sociétales<sup>345</sup>. Comme le mentionne Riasanovski, «de plus en plus, l'histoire russe finit par être dominée par le conflit opposant la droite gouvernementale à la gauche radicale<sup>346</sup>». Cette idée est propagée par le développement de Saint-Pétersbourg et ses images cartographiques qui poussent à l'unicité de la ville. En réalité, depuis le début, Saint-Pétersbourg représente cette division qui ne fait que croître en Russie : la centralisation des élites et la mise en périphéries des autres pans de la société

---

<sup>345</sup> Riasanovsky, *op. cit.*, p. 410-411.

<sup>346</sup> *Ibid.*, p. 412.

considérés comme inférieurs. Ce n'est pas un schéma étranger à certains pays européens, mais force est de constater que cette vision perdure en Russie plus qu'ailleurs.

L'entrée de l'empire dans la course aux capitaux, en plus d'entreprendre des réformes, vient dynamiser la société. Les années 1860 et 1870 sont des périodes où l'esprit révolutionnaire germe à travers les intellectuels et entraîne une recrudescence des violences particulièrement dans la capitale russe<sup>347</sup>. Cette dernière est victime d'un effet boule de neige auquel elle n'est pas préparée. Entre 1864 et 1890, Saint-Petersbourg passe d'environ un demi-million d'habitants à un million. Cette croissance n'est pas le fruit des naissances, mais d'un exode rural. Un recensement indique que 70 % de la population est né en dehors de la capitale<sup>348</sup>. De surcroît, en 1885, pour la première fois, la ville constate que le nombre de naissances dépasse celui des décès<sup>349</sup>. Ce facteur est imputable à la baisse de la mortalité, qui reste pourtant l'un des plus élevés des villes occidentales et russes. Si ce phénomène perdure plus qu'en Europe de l'Ouest, c'est que la situation sanitaire est problématique, notamment en banlieue. Lorsque l'eau potable est devenue disponible, le centre en a profité, alors même que la périphérie n'avait pas ce privilège<sup>350</sup>. La ville a toujours été cohérente dans l'idée d'axer ses efforts sur la consolidation de son élite.

La capitale, qui suit un développement habituel pour une cité russe, n'est pas une aire urbaine réputée pour sa rapidité d'expansion<sup>351</sup>. Elle fait moins bien que certaines villes comme Bakou, Kiev ou Tachkent. D'ailleurs, Saint-Petersbourg ne s'élargit pas pendant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup><sup>352</sup>. Ces problèmes géographiques et une migration incontrôlée doivent entraîner des disparités en termes de logement et de conditions

---

<sup>347</sup> *Ibid.*, p. 414-415.

<sup>348</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 339.

<sup>349</sup> *Ibid.*, p. 337.

<sup>350</sup> Brower, *op. cit.*, p. 135.

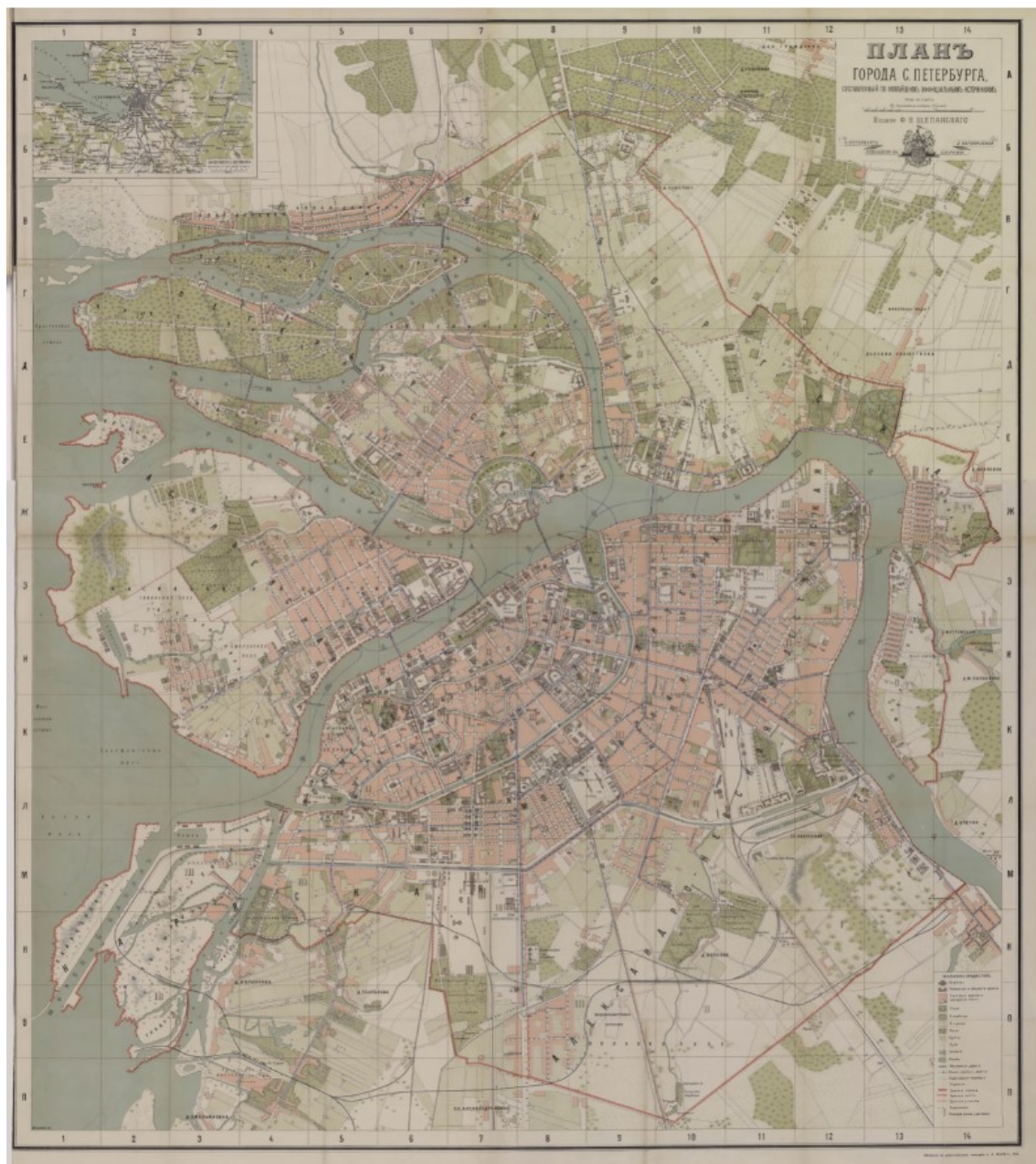
<sup>351</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 336-337.

<sup>352</sup> *Ibid.*, p. 340.

sanitaires. La révolution industrielle, innovatrice, joue un rôle mitoyen au cœur de cette adaptation. La mobilité collective, par exemple, va s'accroître considérablement de 1867 à 1899, mais reste en deçà des standards d'une ville importante<sup>353</sup>. Ce contexte pose quelques interrogations. Comment le transport se distribue à travers la cité ? Est-ce que l'histoire géographique continue de guider la politique urbaine ? Dans quels espaces la population s'est-elle le plus concentrée ?

## B. 2. Image de Saint-Pétersbourg à la veille du XX<sup>e</sup>

Figure 47. Alfred Fyodorovich Marcks, « Plan goroda S. Peterburga, sostavlenny po noveyshim ofitsial'nym istotchnikam », 1894, (Consulté le 29 octobre 2019), <https://bit.ly/2HzCdqp>.



<sup>353</sup> Bater, *op. cit.*, p. 273.

La source est une carte publiée en 1894 par Adolf Fyodorovich Marcks. Cette carte est disponible dans la banque de données de la BNR<sup>354</sup>. Marcks est un éditeur allemand qui participe, dans les années 1870, à l'élaboration des premières revues pour les classes ouvrières urbaines avec *Niva*, fondée en 1870<sup>355</sup>. Il est arrivé en Russie suite à l'émancipation de 1861 et comprend que le pays manque d'une couverture culturelle régulière. La ligne éditoriale est familiale, neutre politiquement, et connaît un succès dans le partage d'informations littéraires à travers l'empire<sup>356</sup>. La revue de Marcks est précurseur en utilisant des illustrations tirées de techniques nouvelles. Elle est aussi rendue populaire par le faible coût de l'hebdomadaire<sup>357</sup>. La carte de Marcks est issue d'un document qui inclut un prix et même de la publicité en conclusion. Il est envisageable que cette carte soit publiée dans le magazine de Marcks. La BNR n'indique pas que le travail de Marcks entre dans le cadre d'une commande gouvernementale. La source est donc idéologiquement indépendante des souhaits du régime. Il persiste tout de même une possibilité d'un certain biais notamment celui de l'auteur, mais également celui des publicitaires qui permettent à la publication d'être financé.

La carte comprend une légende qui situe les églises, les bâtiments d'États publics, les bâtiments privés et casernes de pompiers, les monuments, les jardins, les cimetières, les potagers, les buissons, les prairies, les marécages et les zones sableuses, mais aussi les chemins de fer, le tramway à cheval, le transport par bateau, les limites de la cité et des districts. Il y'a donc une diversification des éléments représentés.

---

<sup>354</sup> Alfred Fyodorovich Marcks, « Plan goroda S. Peterburga, sostavlennyy po noveyshim ofitsial'nym istotchnikam », Saint-Pétersbourg, 1894, <https://bit.ly/2HzCdqp>.

<sup>355</sup> Brooks, *op. cit.*, p. 111-113.

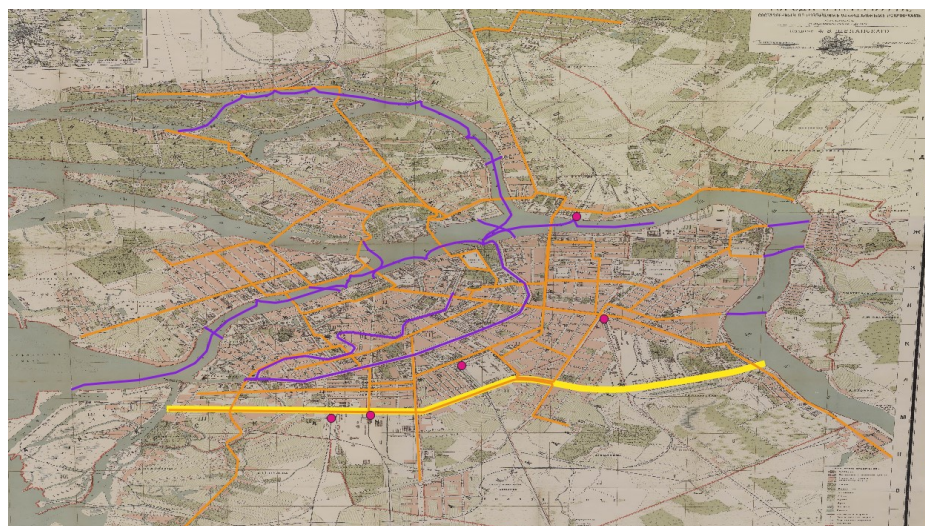
<sup>356</sup> *Ibid.*

<sup>357</sup> *Ibid.*, p. 130 et 163.

### B. 3. La distribution du transport

De l’assertion de Bater, expliquant que les industries ne s’installent pas en périphérie à cause du manque des services municipaux de base, l’étude des transports de Saint-Pétersbourg, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, prend tout son sens. Dans son ouvrage, sur l’urbanisme russe dans la seconde partie du XIX<sup>e</sup>, Daniel Brower évoque l’importance de la révolution de la mobilité. Elle a le pouvoir de mettre un terme à l’isolation commerciale et culturelle de certaines villes éloignées<sup>358</sup>. Cette thèse est-elle adaptable à l’échelle de Saint-Pétersbourg ? Probablement, car la capitale russe possède des zones coupées pour des raisons géographiques. Or, la logistique peut permettre de redynamiser certains quartiers. Lorsque la mobilité est empêchée par le manque de possibilité, les travailleurs ont probablement tendance à réduire les distances et à vivre proches de leur profession, comme c’est le cas dans les années 1860<sup>359</sup>.

Figure 48. Le réseau de transport en 1894.



La ligne orange, réseaux de cheval-tramway ; ligne violette, réseau fluvial ; points roses, les gares ; ligne jaune, canal Obvodnyy.

Alfred Fyodorovich Mareks, « Plan goroda S. Peterburga, sostavlennyy po noveyshim ofitsial'nym istotchnikam », 1894, (Consulté le 29 octobre 2019), <https://bit.ly/2HzCdqp>.

<sup>358</sup> Brower, *op. cit.*, p. 47.

<sup>359</sup> Bater, *op. cit.*, p. 139.



[La figure 48](#) représente le réseau de transport municipal grâce à deux documents : le rapport du conseil de la cité en 1890<sup>360</sup>, ainsi que la carte source. Le transport est en phase de transition au milieu des années 1890. Le système de « *horse trams*<sup>361</sup> » connaît un succès relatif dans les années 1860 — le tramway électrique n'existe pas avant le XX<sup>e</sup> siècle dans la capitale russe<sup>362</sup>. Durant les années 1870, la ville délègue à des compagnies privées la gestion des transports. Ces dernières développent de nouvelles lignes et le trafic augmente rapidement<sup>363</sup>. Le nombre de passagers annuel croît de moins de deux millions, en 1865, à 85 millions, en 1898. Au milieu des années 1890, la cité compte 114 kilomètres de réseau, dans la zone urbaine, pour 1 200 000 habitants. À la même période, à Toronto, le réseau s'étend aussi sur 114 kilomètres pour déplacer les 144 000 Torontois<sup>364</sup>. À Saint-Petersbourg, les moyens de locomotions sont en retard comparativement aux autres. Les Pétersbourgeois sont mécontents de la stagnation des projets. La ville, alors que les contrats des compagnies s'achèvent, en achète certaines, mais échoue à obtenir la totalité<sup>365</sup>. La gestion du transport est partagée entre l'administration municipale et des entreprises privées. Le quadrillage de la mobilité est révélateur des points importants de Saint-Petersbourg. La partie continentale, incluant l'Amirauté et les quartiers limitrophes, est la principale bénéficiaire de la densité du réseau, en plus de pouvoir s'appuyer sur le transport fluvial à travers les canaux. De surcroît, le sud de Saint-Petersbourg compte quatre des cinq gares de la capitale et participe à l'afflux de migrants qui, venues de toute la Russie, s'installent dans les arrondissements voisins<sup>366</sup>. Ce phénomène ne s'observe pas à Vyborg. Le chemin de fer n'est pas lié aux autres gares de la cité avant le nouveau

<sup>360</sup> *Peterburgskoye gorodskoye obshchestvennoye upravleniye. Otchet S.-Peterburgskoy gorodskoy upravly v 1890 godu*, Saait-Petersbourg, 1891, p. 76 et 78, [https://primo.nl.ru/permalink/f/oo3rn7/07NLR\\_LMS010170189](https://primo.nl.ru/permalink/f/oo3rn7/07NLR_LMS010170189). (Consulté le 16 mars 2020).

<sup>361</sup> Bater, *op. cit.*, p. 271.

<sup>362</sup> *Ibid.*, p. 270.

<sup>363</sup> *Ibid.*, p. 271 à 273.

<sup>364</sup> *Ibid.*, p. 273.

<sup>365</sup> *Ibid.*, p. 273.

<sup>366</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 341.



siècle et peu de personne et d'industries l'empruntent rendant sa présence insignifiante<sup>367</sup>.

Il est notable que [le canal Obvodnyy joue le rôle de frontière](#), non officielle, du réseau de tram qui se poursuit légèrement vers des enclaves isolées. Oktha est aussi en périphérie, mais elle ne bénéficie d'aucune ligne. Les habitants de ce district doivent se déplacer à Vyborg pour accéder au tramway ou prendre le *ferry* et atteindre l'arrondissement de la Nativité, également peu desservi. Il est moins étonnant de constater que le quartier de Pétersbourg soit moyennement quadrillé par le réseau. Il est possible que le manque de développement des quartiers comme Pétersbourg, mais aussi l'île Vassilievski, soit la conséquence du retard prît par la modernisation. Cette thèse est celle de Berelowitch et Medvekova. Pour eux, Saint-Pétersbourg est en retard comparativement à Kiev et Moscou<sup>368</sup>. Ils expliquent que la modernisation par le transport, la construction de pont et l'arrivée de l'électricité désenclavaient les sections isolées de la cité. Cela ne veut pas pour autant dire que ces secteurs deviennent dynamiques. L'aspect géographique est souvent nuancé dans l'historiographie pétersbourgeoise. Si elle a une grande influence au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, son rôle est sous-évalué, suite à l'inondation de 1824, dans le retard de la cité pour s'adapter à la révolution des transports. Les enjeux territoriaux ont une influence importante dans les projets de la cité et l'on peut identifier un changement de paradigme. Longtemps le centre a profité des évolutions contrairement à la périphérie. C'est désormais une dynamique nord-sud qui définit le dynamisme de la capitale.

[La figure 49](#) montre la création d'un chenal dans le Golfe de Finlande. Il doit permettre aux navires à fort tonnage d'amarrer dans la capitale plutôt qu'à Kronstadt<sup>369</sup>. Cette initiative est réfléchie depuis Pierre le Grand, mais réalisée qu'à partir de 1870. Le

---

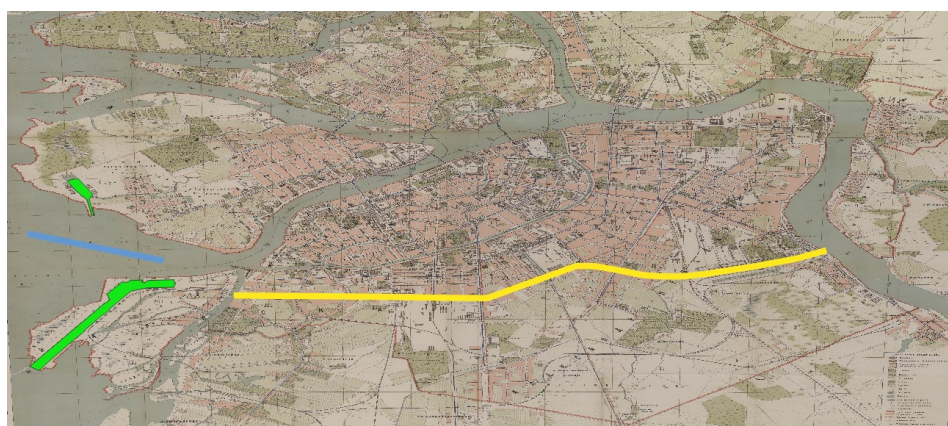
<sup>367</sup> Bater, *op. cit.*, p. 123.

<sup>368</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 346.

<sup>369</sup> *Ibid.*, p. 348.

chenal, large de 100 mètres et atteignant neuf à douze mètres de profondeur grâce à l'extraction de 9 300 000 mètres cubes de terre sur 32 kilomètres pour faciliter l'accès à la ville<sup>370</sup>. Les travaux sont terminés en 1885. À la fin du siècle, le chenal n'est plus assez profond, probablement à cause du déplacement naturel des sables marins, et l'escale à Kronstadt reste en vigueur<sup>371</sup>. Preuve que les projets sont vulnérables aux phénomènes climatiques et géographiques.

Figure 49. Le renouveau portuaire. En vert l'ancien et le nouveau port ; le trait bleu représente le chenal.



Alfred Fyodorovich Marcks, « Plan goroda S. Peterburga, sostavlennyy po noveyshim ofitsial'nyim istotchnikam », 1894, (Consulté le 29 octobre 2019), <https://bit.ly/2HzCdqp>.

Le projet du chenal répond à une crise des échanges. La part de Saint-Petersbourg dans le commerce extérieur est passée de 38 % en 1856 à 17 % en 1897<sup>372</sup>. Cela s'explique par l'accroissement du trafic ferroviaire au détriment des ports. De plus, Saint-Petersbourg, par son emplacement et son climat n'est plus une destination privilégiée et l'atteindre demeure compliqué. La création du chenal doit faciliter l'accès au port, qui requiert des moyens importants : la route Londres-Kronstadt demande des coûts inférieurs au passage Kronstadt-Petersbourg<sup>373</sup>. L'ouverture du chenal s'accompagne d'une réorganisation urbaine. [L'ancien débarcadère sur l'île Vassilievski](#) est un syndrome de la lenteur administrative. Les marchandises, une fois sur Kronstadt, sont acheminées vers cet espace de stockage. Elles y restent en moyenne dix jours avant

<sup>370</sup> *Ibid.*

<sup>371</sup> *Ibid.*

<sup>372</sup> *Ibid.*, p. 347.

<sup>373</sup> *Ibid.*

de passer le contrôle des douanes pourtant sur la même île<sup>374</sup>. L'apparition du chenal s'accompagne d'un [nouveau port](#) au sud-ouest. Le projet est financé par des investisseurs extérieurs puisque l'État est réticent, initialement, au développement de ce projet qui demande le déplacement de terres<sup>375</sup>. Il semble que le port soit en quelque sorte artificiel, mais il possède des caractéristiques pertinentes : il contient des digues protectrices, il est joint par le chemin de fer à la gare qui mène à Moscou, et est connecté au canal Obvodnyy, ce qui en fait une plateforme dynamique et utilitaire. Preuve de l'incertitude des administrateurs de Saint-Pétersbourg, lors de l'inauguration, il n'y a pas de maisons proches pour les ouvriers ni de pont donnant accès au complexe<sup>376</sup>. Bater affirme que les demi-projets sont la règle dans la capitale. Un jugement sévère lorsque l'on constate les efforts employés dans la réalisation du chenal. Mais il est vrai que les initiatives urbaines sont à la merci des administrations hésitantes, qui réagissent en fonction des problématiques contextuelles, économiques et géographiques.

#### **B. 4. L'équilibre urbain de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle**

Depuis la fondation de la capitale, les zones d'habitations n'évoluent guère. Au regard du document de Marcks, on constate [qu'Obvodnyy forme une frontière non officielle](#) de l'aire urbaine. Après le canal, on trouve peu de bâtiments, malgré l'espace libre. Il est d'ailleurs étonnant de remarquer qu'à la création de la cité, le futur emplacement du cours d'eau artificiel est proche du quartier de l'Amirauté et au niveau du monastère Alexandre-Nevski. Saint-Pétersbourg est donc une ville relativement peu étendue.

---

<sup>374</sup> *Ibid.*

<sup>375</sup> Nazarenko et Smirnova, *op. cit.*, p. 5 à 6.

<sup>376</sup> Bater, *op. cit.*, p. 298.

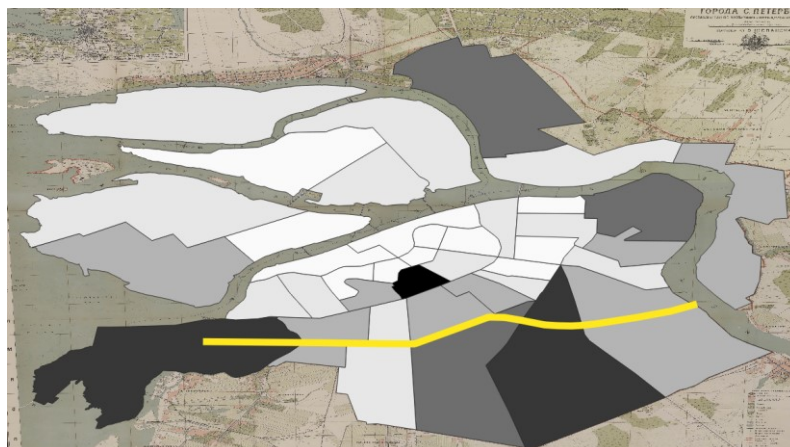
Figure 50. Le canal Obvodnyy sur la carte de Bush (1721).



Georg Paul Bush, « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha », 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

Le centre-ville est intégré à l'intérieur de la Fontanka. La figure 50 démontre que l'espace situé entre ce dernier canal et le futur Obvodnyy forme une languette étroite jusqu'au monastère Alexandre Nevski. Une zone relativement peu étendue pour une aire urbaine dont la population croît rapidement. Il est envisageable que la périphérie, à cause de la croissance démographique, subisse des effets de surpeuplement entre la Fontanka, et le canal artificiel.

Figure 51. Surpeuplement, en pourcentage, des appartements avec 10 habitants ou plus par chambre, 1882-1896.



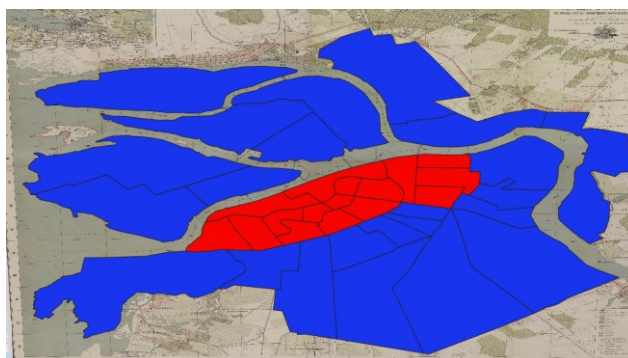
Du blanc au noir : 0-1 %, puis 1,1-2 %, 2,1-4 %, 4,1-7 %, 7,1-9 %, 9,1-11 %<sup>377</sup>.

Alfred Fyodorovich Marcks, « Plan goroda S. Peterburga, sostavlennyy po noveyshim ofitsial'nym istotchnikam », 1894, (Consulté le 29 octobre 2019), <https://bit.ly/2HzCdqp>.

<sup>377</sup> *Ibid.*, p. 349.

S'il faut relativiser la notion de surpeuplement à Saint-Petersbourg, au regard de [la figure 51](#), le canal Obvodnyy est une zone densément peuplée. Ce n'est pas le cas des quartiers historiques, excepté autour de la place Sennaia qui, d'après Harrison, au milieu du siècle, est pauvre et construite sans coordination. Cette zone est la plus surpeuplée de la cité à la fin du XIX<sup>e</sup>. La présence historique de nombreux commerces et marchés a pu contribuer à l'augmentation de la densité de population. La croissance naturelle de ce quartier est possiblement un phénomène similaire aux espaces périphériques, où sont rejeté, depuis les débuts de la cité les problèmes que l'élite préfère ignorer.

Figure 52. La croissance démographique des arrondissements (bleus) durant les années 1890<sup>378</sup>.



Alfred Fyodorovich Marcks, « Plan goroda S. Peterburga, sostavlennyy po noveyshim ofitsial'nym istotchnikam », 1894, (Consulté le 29 octobre 2019), <https://bit.ly/2HzCdqp>.

Durant les années 1890, les quartiers périphériques connaissent une croissance démographique<sup>379</sup>. Précédemment, entre 1860 et 1880, l'augmentation de la population provoquée par le flux de l'abolition du servage en 1861 était plutôt dirigée vers les arrondissements historiques. Lorsqu'ils ont atteint leur capacité maximale, la croissance migratoire s'est déplacée vers l'extérieur. Dans la périphérie, la planification a une influence moindre et l'hypothèse est que la croissance de la population, dans un espace restreint, impacte les conditions sanitaires. Un espace de progression naturelle depuis la création de la cité et qui, à la fin du siècle, possède trop d'habitants comparativement au nombre de logement. Le développement non structuré provoque possiblement une réduction de la superficie des résidences qui sont probablement plus petites dans les

<sup>378</sup> Berelowitch et Medvekova, *op. cit.*, p. 340.

<sup>379</sup> *Ibid.*

quartiers précaires. Pourtant, la source de Marcks perpétue une logique d'uniformité entre taille des édifices entre le centre et la périphérie. Promouvant une sensation d'ordre à l'intérieur des étroites rues de la cité qui ne laissent rien paraître de certains problèmes sanitaires. Toutefois, la carte ne permet pas d'observer un phénomène physique : la taille des immeubles. Vers la fin du XIX<sup>e</sup>, dans un souci d'exploitation des terrains, les bâtiments prennent de la hauteur et atteignent régulièrement quatre à cinq étages, principalement en périphérie<sup>380</sup>. La seule réglementation est de ne pas dépasser le palais d'hiver et ses 22 mètres. La ville dans les années 1890 ne régit plus la planification de la cité qui devient naturelle<sup>381</sup>. Ainsi, la multiplication de ces types de bâtiments accentue l'effet de surpopulation des secteurs extérieurs. Comment justifier alors qu'en pleine capacité, les édifices centraux ne connaissent pas le phénomène de surpopulation ? Historiquement, l'Amirauté et les autres quartiers environnants ont fait l'objet d'une priorisation des projets, qu'il s'agisse de la prévention des incendies, de la qualité des constructions, de l'aménagement des rues. Même si le gouvernement ne prétend plus gérer l'urbanisme à la fin du siècle, les bases de la planification sont inscrites dans ces arrondissements et, malgré une occupation maximale, ces zones sont protégées de la surpopulation. Alors, Saint-Petersbourg perd son unité à l'époque où Paris, dans un souci de confort d'hygiène et de circulation, a déjà réformé la ville en multipliant des rues du même type que la perspective Nevski. En laissant la périphérie grandir anarchiquement, la municipalité prend le risque de perdre le contrôle de l'état sanitaire de la cité dans une période de croissance démographique. James Bater, dans une série de cartes, fait le point sur les conditions hygiéniques de la capitale.

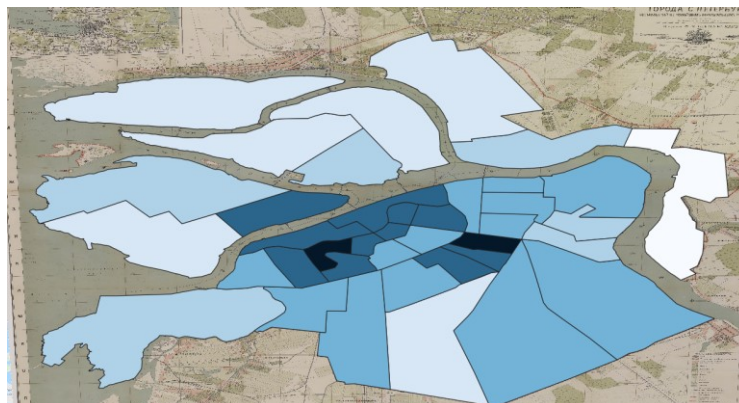
---

<sup>380</sup> *Ibid.*, p. 375 à 377.

<sup>381</sup> *Ibid.*, p. 375.



Figure 53. Appartements avec eau courante<sup>382</sup> (1882-1896).



Du blanc au bleu foncé : 0-10 %, 10,1-30 %, 30,1-50 %, 50,1-70 %, 70,1-85 %, 85,1-90 %.

Alfred Fyodorovich Mareks, « Plan goroda S. Peterburga, sostavlennyy po noveyshim ofitsial'nym istotchnikam », 1894, (Consulté le 29 octobre 2019), <https://bit.ly/2HzCdqp>.

Les figures 53 et 54 sont deux représentations sanitaires de James Bater concernant la distribution de l'eau et la possession de toilette dans les appartements. L'historien note que la disparité entre le centre de la ville et la banlieue existe et que l'accroissement de la population n'a pas altéré ces différences<sup>383</sup>. Pour Bater, la faible présence de certains services dans les zones extérieures s'accompagne d'autres facteurs révélant les manques hygiéniques des bordures extérieures : le taux de décès, la mobilité des maladies épidémiques alors que le choléra circule toujours<sup>384</sup>.

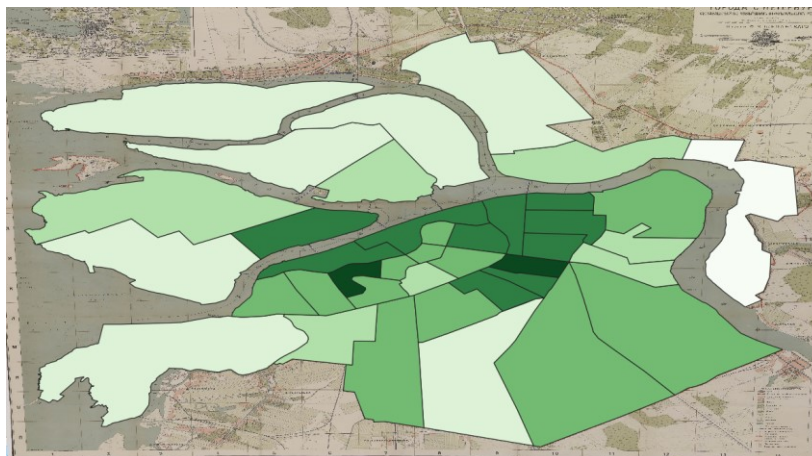
Si les différences entre le centre-ville et Obvodnyy sont visibles, mais relatives, les zones de Vassilievski, Pétersbourg et Vyborg sont les plus défavorisées. Si ces zones ne ressentent pas les effets du surpeuplement, c'est que les industries ne s'y établissent pas, que les risques d'inondation persistent, que la mobilité par les transports en commun est inférieure et les services comme l'accès à l'eau et la possession de toilettes sont faibles. Le seul district à maintenir un standard est la partie est de Vassilievski. Zone influente grâce aux institutions présentes, cet espace a les mêmes caractéristiques que l'Amirauté et ne subit pas les maux habituels de la périphérie pétersbourgeoise.

<sup>382</sup> Bater, *op. cit.*, p. 347.

<sup>383</sup> *Ibid.*, p. 344.

<sup>384</sup> *Ibid.*

Figure 54. Appartements avec toilettes<sup>385</sup> (1882-1896).



Du vert clair au foncé, 0-15 %, 15,1-30 %, 30,1-45 %, 45,1-60 %, 60,1-75 %, 75,1-80 %.

Alfred Fyodorovich Marcks, « Plan goroda S. Peterburga, sostavlennyy po noveyshim ofitsial'nym istotchnikam », 1894, (Consulté le 29 octobre 2019), <https://bit.ly/2HzCdqp>.

Les conditions sanitaires de la capitale suivent les lignes urbaines tracées précédemment. Le centre jouit de tous les avantages que l'on peut attendre après deux siècles de planification dans les secteurs de l'Amirauté et ses environs. Que le sud de la cité, en amont du canal Obvodnyy, profite de sa proximité avec les zones privilégiées pour obtenir des services municipaux de base, mais en subissant un accroissement de la population qui s'installe dans ces arrondissements dynamiques par la présence d'un nouveau port et de gares.

## Conclusion

Au crépuscule du XIX<sup>e</sup> siècle, Saint-Petersbourg semble divisée en deux. Le SIG confirme l'imperméabilité du centre qui a atteint sa capacité de population sans en ressentir l'impact. Et la banlieue sud, qui connaît un boom démographique, en subissant un manque relatif de services probablement à cause de la surpopulation. C'est sur ce point que la carte de Marcks montre ses limites. Dans l'unification symbolique de toute la cité, la source manque le développement naturel des édifices en bordure extérieure, qui montent en hauteur et logent des familles nombreuses. L'utilisation du SIG a permis de s'interroger sur la faible croissance territoriale, par rapport à la

<sup>385</sup> *Ibid.*, p. 346.

population, de la capitale. Le boom démographique, périphérique, croît en coordination avec les bâtiments. Ce qui explique, en partie, le fait que la ville ne s'étende pas plus loin que le canal Obvodnyy.

Dans les enclaves précaires de Vassilievski et Pétersbourg, le SIG a démontré que leur géographie à risque est probablement le facteur qui empêche depuis plus d'un siècle de voir la population et les manufactures croître et, par défaut, d'accéder à des services essentiels. L'historienne Julie Buckler cite revues et observations qui font état, dans les décennies 1880-1890, des problèmes de misère qui gangrène certaines zones marginales<sup>386</sup>. Donc, les arrondissements extérieurs vivent dans des conditions bien inférieures à ceux du centre. Géographiquement, les espaces menacés par les inondations sont dans des situations précaires et ont un accès réduit à une eau de qualité et aux transports. Pour les quartiers au sud de la cité, qui sont dans une pauvreté relative, le principal handicap se situe dans la surpopulation. Elle mène à la désorganisation, puisqu'on ne cherche pas à étendre, mais à profiter de toute la superficie disponible pour bâtir. Le manque de coordination, non représenté dans la carte de Marcks, diminue les effets de surpopulation qui ralentissent le développement territorial.

---

<sup>386</sup> Buckler, *op. cit.*, p. 176 à 179.

## Conclusion générale

L'évolution de Saint-Pétersbourg à travers la cartographie permet d'interroger la géographie de l'aire urbaine : pourquoi choisir l'île de Vassilievski comme centre-ville ? Comment la Neva est-elle utilisée au profit de la cité ? Pour quelles raisons la ville ne s'étend pas en 200 ans ? L'éventualité de construire un SIG apporte également un questionnement. Une carte ne vise pas à montrer les défauts. Les sources iconographiques ont leur limite, mais une analyse peut déterminer si une idéologie vient influencer les représentations. Un SIG a cette capacité à faire apparaître les données, sous-jacentes, qui facilitent la compréhension de certaines évolutions. Le territoire de Saint-Pétersbourg offre des perspectives favorables. Il est jonché d'interrogations plus que de certitudes. L'histoire de la cité a prouvé qu'elle n'était pas imperméable à sa géographie. Ces facteurs ont été synthétisés sous les problématiques suivantes : quelles représentations, six cartes de Saint-Pétersbourg, entre 1721 et 1894, donnent-elles de la capitale impériale russe ? Quelle importance la géographie de l'estuaire de la Neva a-t-elle eue dans l'établissement de la ville nouvelle et dans l'organisation territoriale de la cité ?

Le chapitre un revenait sur Saint-Pétersbourg et les premières ambitions entre 1721 et 1753. L'objectif était d'observer la première assise urbaine. L'analyse des cartes révèle la fantaisie des projections. En 1721, Pierre le Grand régit la construction de la cité et sa représentation. Les graveurs sont sous l'influence du souverain et les sources décrivent le Saint-Pétersbourg dont rêve le tsar. Le SIG montre que les documents sont utopiques et que les développements présentés sont loin d'être réalistes. Aussi, le SIG partage les péripéties géographiques qui jonchent l'environnement. Trois quarts de la ville est inondables et le tsar projette de bâtir son paradis dans des zones instables. La Neva est problématique par ses rapides et ses bas-fonds. Certains espaces nécessitent des pilotis, comme les quais de l'Amirauté et la forteresse Pierre-et-Paul. L'est de la

capitale est à l'abri des crues, mais les sols sont incertains. Presque l'intégralité de Saint-Pétersbourg est soumise à un territoire désavantageux. Alors que la cartographie, visionnaire, sous-entend qu'aucune géographie ne viendra se mettre sur la route des ambitions de Pierre le Grand.

En 1753, la cartographie est plus réaliste et partage une représentation détaillée de la capitale pour son cinquantième anniversaire. Une carte donne la part belle à l'île de Pétersbourg et laisse envisager que l'île Vassilievski est en cours de développement. Les projets de la ville, à l'initiative de la commission de 1737, priorisent l'Amirauté et sa relation avec l'est de Vassilievski. Ces deux secteurs, d'importance économique, sont reliés par le premier pont, qui est non permanent. Ces espaces sont épurés de leurs signes ruraux. Donc, malgré l'unicité cartographique, une ségrégation de classe s'effectue. La géographie ne semble pas produire de différence toutefois. Même si les projets de Pierre le Grand sont laissés de côté, la carte de 1753 est une actualisation de celle de 1721, plus réaliste, tout en ayant des exagérations.

Le chapitre deux fait le point sur l'héritage de l'impératrice Catherine II dans le dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle et son adaptation aux conditions géographiques. La carte de 1804, gravée par Savinkov, met en exergue la transformation du centre-ville, qui s'est solidifié par les constructions en pierre. Cette impression est renforcée par la présence du granit qui borde les quais des canaux de l'Amirauté, priorisé par rapport aux autres arrondissements. Le granit a la double fonction de magnifier la beauté esthétique, primordiale dans la réputation de Saint-Pétersbourg, et il serait également efficace face aux inondations. Les canaux doivent faciliter une évacuation rapide des eaux suite aux crues. L'héritage de Catherine II, c'est aussi la mise de côté de zones précédemment influentes. L'île de Vassilievski, par exemple, n'a pas évolué. Le SIG a montré qu'un marécage se situe au milieu de l'île. Un autre est également présent en 1721 dans l'est. Toutefois, en 1804, les quartiers de la Nativité et de Litenoi continuent

de grandir puisque protégés par des sols plus hauts. Ce qui handicape la croissance, de Vassilievski, c'est que le terrain est bas et trop exposé aux inondations. Tant qu'aucune solution aux crues récurrentes ne sera trouvée, comment espérer un développement à court terme de cet espace ? Un jugement similaire peut être fait pour l'île de Pétersbourg, qui est passée d'une île fortement bâtie, d'après la carte de 1753, à une zone à moitié vide en 1804.

L'inondation de 1824 a confirmé la vulnérabilité de certains espaces. Vassilievski et Pétersbourg, pas leur situation, sont les premières victimes. Excepté la digue de terre dans le quartier des galères, aucune protection d'envergure ne ralentit la montée des eaux la plus importante de la ville. L'Amirauté est le troisième secteur où la crue est montée le plus haut, en moyenne. Cependant, cet arrondissement, étant l'espace d'habitation de l'élite et la couronne, bénéficie de la planification et des édifices en pierre. Les données du patrimoine bâti démontrent qu'en 1836, les Amirautés une, deux et trois sont les seuls districts de la ville ayant plus de 50 % de leurs constructions en pierre. Les quartiers sud et du centre est profitent également plus de la pierre que l'île de Pétersbourg et les zones isolées comme Okhta et Vyborg. On assiste à un changement de paradigme. Initialement, les espaces du nord ont les faveurs du tsar pour fonder la nouvelle Amsterdam. Au fil du temps, la planification et la solidification de l'Amirauté semblent permettre aux quartiers à proximité de bénéficier de ce dynamisme. Toutefois, Saint-Pétersbourg se remet longuement de l'inondation de 1824. Aucune réforme n'est envisagée cette fois-ci. La lenteur de la reconstruction propage les mauvaises conditions sanitaires. L'eau est d'une qualité insuffisante au milieu des années 1830 et l'arrivée du choléra définit Saint-Pétersbourg comme une ville insalubre, alors que la cartographie de Savinkov lui donne un aspect sécuritaire. C'est la force d'un SIG. La source de Savinkov étant une publication gouvernementale, la réalité, tirée des monographies, montre des faiblesses dans différents secteurs de la capitale. La représentation



sécuritaire de la carte est mise à mal par les inondations, le choléra et des conditions de vie dans une cité où 46 % des bâtiments ont été endommagés par la crue de 1824.

Le chapitre trois a analysé l'évolution de Saint-Pétersbourg dans la réalité de la révolution industrielle entre 1852 et 1894. Cette période accentue la différence nord-sud. Cet effet est nuancé par la pointe est de l'île Vassilievski, qui voit son influence perdurer par la présence d'institutions : bourse, douane, académie des Sciences. Un premier pont, cette fois permanent, joint Vassilievski et l'Amirauté au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Jusque-là, toutes les passerelles étaient retirées l'hiver pour éviter le gel de la Neva. Preuve que la ville a du mal à conquérir son territoire. La distribution des entreprises est aussi limitée sur Vassilievski, malgré la présence du port. Mais la situation est pire sur l'île de Pétersbourg, et les arrondissements d'Okhta et Vyborg. On peut se questionner pour quelle raison l'île de Pétersbourg fait partie de la zone de restriction industrielle — probablement pour la forteresse Pierre et Paul. Toutefois, ce genre de décision nuit au dynamisme de ce district. Même chose pour l'île de Vassilievski, dont les autorités espèrent faire déménager le quartier de galères plutôt que de trouver une parade aux inondations. Problème : les habitants de ce quartier, à la croissance naturelle, envisagent une modernisation plus qu'une relocalisation au cœur du marais. Le nord stagne dans les ennuis géographiques, tandis que le sud voit l'émergence d'innovation : présence d'une gare et navigation sur le canal Obvodnyy pour accéder au golfe de Finlande en évitant la Neva. La conjoncture économique étant négative, l'impact de ces nouveautés sera limité. Mais dans une période d'exode rural, suite aux réformes de 1861, la croissance démographique va continuer de favoriser le sud de Saint-Pétersbourg.

La capitale russe a la réputation d'être clairsemée, comme si le territoire était trop grand, forçant Saint-Pétersbourg à se concentrer sur le centre-ville pour cultiver l'image internationale. Dénuée de certitudes, l'administration a historiquement solidifié

l'axe pour se placer entre le projet de Pierre le Grand et la création d'une ville capable de perdurer. Le sud de la cité, naturellement moins à risque, mais plus éloignée du projet initial, est alors récipiendaire indirect de cette politique, en recevant des activités économiques et accueillant les nouveaux Pétersbourgeois. La croissance démographique explose rapidement, ce qui a pour conséquence de surpeupler les quartiers comme Moscou, Narvskoi, et Alexandre Nevski. La carte ne le montre pas, car une limite de la représentation est atteinte. Désormais les habitations sont sur plusieurs étages, ce qui diminue visuellement l'impact de la surpopulation et n'augmente pas la superficie. Par la proximité avec l'Amirauté, ces districts bénéficient d'un accès à l'eau et aux toilettes, mais dans une certaine mesure, les services restent inférieurs au centre-ville. Par exemple, les opportunités de mobilité sont insuffisantes, dans toute la ville. Les conditions sont pires dans le nord, avec peu de services et le transport y est moins dense. Il est surprenant que Toronto et Saint-Pétersbourg aient un réseau de transport équivalent dans les années 1890, alors que la capitale russe possède plus d'un million d'habitants et la cité canadienne 144 000.

Les activités économiques sont dynamisées au sud par l'apparition d'un port. L'ancien étant dans l'ouest de Vassilievski. Ce projet s'ajoute au nouveau chenal creusé dans le golfe de Finlande pour enfin permettre aux bateaux à fort portage d'entrer dans la ville. Ce qui était impossible à cause des bancs de sable. Ce travail pharaonique tient une dizaine d'années avant d'échouer, à cause des déplacements naturels des sols. Ainsi, le chenal est un échec, mais le port est une réalité. Conjugué au canal Obvodnyy et aux quatre gares présentes cet espace devient la première zone mercantile de la cité au détriment de l'axe Vassilievski-Amirauté. Saint-Pétersbourg cherche à modifier son environnement pour en profiter financièrement. Toutefois, ces transformations arrivent tardivement, car l'économie nationale et les innovations ferroviaires ont limité

l'avantage initial de Saint-Pétersbourg : être la fenêtre sur l'Europe en donnant accès à la Baltique.

Le SIG joue un rôle éminent dans la démonstration. L'historiographie de la cité ne donne pas une place décisive à la géographie. Quand Saint-Pétersbourg est évoqué, le plus souvent, c'est pour son impact international, son architecture. Son territoire est étudié, mais le manque de représentations cartographiques ne permet pas, à mon avis, de bien comprendre la spécificité de ce territoire et de rendre compte de l'évolution de l'espace urbain. Par exemple, lorsqu'un pont apparaît sur le plan de 1753 et que, grâce aux monographies, on apprend que ce n'est pas une passerelle permanente, cela démystifie la source. Un SIG a cette capacité de venir déconstruire une carte en apportant des informations complémentaires. Le canal Obvodnyy joue un rôle qui est assez minimisé dans l'historiographie. En effet, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Saint-Pétersbourg est une ville soumise à la conjoncture géographique. Elle a été incapable d'appréhender son territoire. Ces péripéties ont handicapé Saint-Pétersbourg et lorsque celle-ci semble avoir eu une stratégie efficace pour donner à cette ville un vrai pôle hors du centre-ville, l'économie n'est pas profitable. Toutefois, dans la première partie du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'occupation du territoire se fait selon les objectifs de Pierre le Grand. Les stigmates s'en ressentent tant qu'aucun souverain ne prend le risque de dévier du projet providentiel de Pierre. Sous Catherine II, la ville comprend l'inutilité d'insister sur les espaces à risque. De nouveaux travaux sont envisagés : un débarcadère dans l'est de la cité pour le marché intérieur et la création du canal Obvodnyy. C'est à partir de sa fondation que le sud va inverser le paradigme et connaître une recrudescence d'activité comparativement au nord. Jusque-là, la capitale se concentrait sur le développement de l'Amirauté pour dorer sa réputation. L'impact du canal Obvodnyy ne se fera sentir que dans les années 1840, lorsque son fond sera creusé pour supporter le passage des navires. Pour Catherine II, ce cours d'eau représentait un atout de plus dans l'évacuation

des crues. Finalement, les réalisations de Catherine II ont changé l'image de Saint-Petersbourg d'une manière supérieure à celles de Pierre le Grand.

Le SIG facilite la compréhension des facteurs géographiques : marécage, inondation, problèmes sanitaires, distribution des services. La cartographie seule ne permet pas d'évaluer pourquoi ces espaces n'évoluent guère. Les monographies donnent les informations sans les replacer sur le territoire. Le SIG combine les deux et rend l'analyse de Saint-Petersbourg plus aisée. Ainsi, la géographie a un rôle prééminent dans la structure de Saint-Petersbourg. L'urbanisme doit continuellement s'adapter aux spécificités des sols, à la Neva, aux crues, aux marais. Bien que la cartographie, largement au service de l'empire, promeuve une ville solide, sécurisée, propre, dénuée de tout danger, la réalité historique est tout autre. Le projet de Pierre le Grand, d'établir une nouvelle Amsterdam, a échoué. Le temps montre que les endroits initialement pensés pour accueillir l'entreprise pharaonique sont trop à risque. L'évolution urbaine de Saint-Petersbourg, entre le XVIII<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècle, est la conséquence d'un environnement ayant pris le pas sur l'homme.

## Bibliographie

### Sources :

#### Cartographiques :

ACADÉMIE DES SCIENCES DE SAINT-PÉTERSBOURG. « Plan Imperatorskogo stolichnogo goroda Sankt-Peterburga, sochinennyy v 1737 ». Saint-Pétersbourg, 1741.

BUSH, Georg Paul. « Plan Peterburga 1721 g. gravirovki Paulya Busha ». 1717-1721, <https://bit.ly/2OodJ3q>. (Consulté le 15 novembre 2019).

MAKHAEV, Mihail et John TRUSCOTT. « Elisabethae 1, russorum imperatrici, Petri magni filiae sacrum [Plan de St. Petersburg] / dressé par Ivan Sokolov et M. Makhaev ; dessiné par J. Trosotte » 1753, <https://bit.ly/2D00N1w>. (Consulté le 18 février 2018).

MARCKS, Alfred Fyodorovich. « Plan goroda S. Peterburga, sostavlennyy po noveyshim ofitsial'nyim istochnikam », Saint-Pétersbourg, 1894, <https://bit.ly/2HzCdqp>. (Consulté le 29 octobre 2019).

OVERCHENKO, H. « Plan de Pétersbourg d'Overchenko », 1852, <https://bit.ly/2EL11KH>. (Consulté le 28 octobre 2019).

SAVINKOV, Aleksandr. « Plan Peterburga 1804 goda Savinkova ». 1804, <https://bit.ly/2Ez1EXO>. (Consulté le 4 novembre 2019).

SAVINKOV, Aleksandr. « Plan Peterburga 1835 goda Savinkova ». 1835, <https://bit.ly/307m0yW>. (Consulté le 29 octobre 2019).

#### Manuscrites :

ALLER, Samuil. *Opisanie navodneniya, byvshago v Sanktpeterburgu 7 chisla noyabrya 1824 goda*. St. Petersburg, Popular Education Department Printing Office, 1826, 270 p.

BROCKHAUS, F. A. et I. A. EFRON. *Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary: Volume XXVIII (56)*. St. Petersburg, K.K. Arsen'ev and E.E. Petrushevsky, vol. 86, 1890, 497 p.

GEORGEL, Jean François. *Voyage à Saint-Pétersbourg en 1799-1800*. Paris, Eymery et Delaunay, 1818, 496 p.

- HARRISON, Robert. *Notes of a Nine Years' Residence in Russia, from 1844 to 1853: With Notices of the Tzars Nicholas I. and Alexander II.* Londres, T. C. Newby, 1855, 344 p.
- KOHL, Johann Georg. *Russia: St. Petersburg, Moscow, Kharkoff, Riga, Odessa, the German Provinces on the Baltic, the Steppes, the Crimea, and the Interior of the Empire.* Londres, Chapman and Hall, 1842, 288 p.
- Peterburgskoye gorodskoye obshchestvennoye upravleniye. Otchet S.-Peterburgskoy gorodskoy upravy v 1890 godu.* Sankt-Peterburg, 1891, 670 p.  
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/oo3rn7/07NLR\\_LMS010170189](https://primo.nlr.ru/permalink/f/oo3rn7/07NLR_LMS010170189). (Consulté le 16 mars 2020).
- STORCH, Heinrich Friedrich Von. *The Picture of Petersburg.* Londres, T.N. Longman & O. Rees, 1801, 624 p.
- WEBER, Friedrich et MALASSIS. *Nouveaux mémoires sur l'état présent de la Grande Russie ou Moscovie... Par un Allemand résidant en cette cour.* Paris, Pissot, 1725, 454 p.
- ZABLOTSKIY-DESYATOVSKIY, Andrey Parfenovich. *Statisticheskiye svedeniya o Sanktpeterburge.* Saint-Petersbourg, Gутtenbergovoy Tipografii, 1836, 291 p,  
<https://bit.ly/33aZ1F4>. (Consulté le 17 mars 2020).

## Études :

### Monographies :

- BAGROW, Leo et R. A. SKELTON. *History of Cartography.* Piscataway, Transaction Publishers, 2010, 312 p.
- BATER, James H. *St. Petersburg: Industrialization and Change.* Londres, E. Arnold, 1976, 469 p.
- BERELOWITCH, Wladimir et Olga MEDVEKOVA. *Histoire de Saint-Pétersbourg.* Paris, Fayard, 1996, 479 p.
- BLACKWELL, William L. *Beginnings of Russian Industrialization, 1800-1860.* Princeton, Princeton University Press, 1968, 495 p.
- BROOKS, Jeffrey. *When Russia Learned to Read: Literacy and Popular Literature, 1861-1917.* Princeton, Princeton University Press, 1985, 482 p.



- BROWER, Daniel R. *The Russian City Between Tradition and Modernity, 1850-1900*. Berkeley, University of California Press, 1990, 288 p.
- BUCKLER, Julie A. *Mapping St. Petersburg: Imperial Text and Cityshape*. Princeton, Princeton University Press, 2005, 396 p.
- COURVILLE, Serge. *Introduction à la géographie historique*. Québec, Presses Université Laval, 1995, 244 p.
- CROSS, Anthony. *In the Lands of the Romanovs: An Annotated Bibliography of First-hand English-language Accounts of the Russian Empire (1613-1917)*. Cambridge, Open Book Publishers, 2014, 419 p.
- D'ENCAUSSE, Hélène Carrère. *Les Romanov : une dynastie sous le règne du sang*. Paris, Fayard, 2013, 468 p.
- FEBVRE, Lucien. *La Terre et l'évolution humaine : introduction géographique à l'histoire*. Paris, La Renaissance du livre, 1922, 471 p.
- GREGORY, Ian N. et al. *Toward Spatial Humanities: Historical GIS and Spatial History*. Bloomington, Indiana University Press, 2014, 212 p.
- GREGORY, Ian et Paul S. ELL. *Historical GIS: Technologies, Methodologies, and Scholarship*. Cambridge ; New York, Cambridge University Press, 2007, coll. « Cambridge studies in historical geography », 227 p.
- HARLEY, J. B. et Paul LAXTON. *The New Nature of Maps: Essays in the History of Cartography*. Baltimore, Johns Hopkins Univ. Press, 2002, coll. « Johns Hopkins paperbacks », 331 p.
- HARLEY, J. B. et WOODWARD, David (dirs.). *Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*. Chicago, University of Chicago Press, 1987, coll. « The history of cartography », 599 p.
- JONES, Robert E. *Bread upon the Waters: The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703-1811*. Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2013, 312 p.
- KNOWLES, Anne Kelly (dir.). *Past Time, Past Place: GIS for History*. Redlands, ESRI Press, 2002, 202 p.
- KEENAN, Paul. *St Petersburg and the Russian Court, 1703-1761*. New York, Palgrave Macmillan, 2013, 232 p.
- KIMERLING, A. Jon et al. *Map Use : Reading, Analysis, Interpretation*. Redlands, California, Esri Press, 2016, 650 p.
- LINCOLN, Bruce. *Sunlight at Midnight*. New York, Basic Books, 2000, 468 p.
- MUNRO, George E. *The Most Intentional City: St. Petersburg in the Reign of Catherine the Great*. Plainsboro, Associated University Press, 2008, 384 p.

- RIASANOVSKY, Nicholas V. *Histoire de la Russie*. Paris, Robert Laffont, 2014, 1024 p.
- ROZMAN, Gilbert. *Urban Networks in Russia, 1750-1800, and Premodern Periodization*. Princeton, Princeton University Press, 1976, 337 p.
- SEEGEL, Steven. *Mapping Europe's Borderlands: Russian Cartography in the Age of Empire*. Chicago, University of Chicago Press, 2012, 368 p.
- TROYAT, Henri. *Pierre le Grand : Biographie*. Paris, Flammarion, 2007, coll. « La Galerie des Tsars », 394 p.
- VAUGHAN, Laura. *Mapping Society: The Spatial Dimensions of Social Cartography*. London, UCL Press, 2018, 268 p.
- WALLIS, Helen et Anita MCCONNELL. *Historian's Guide to Early British Maps: A Guide to the Location of Pre-1900 Maps of the British Isles Preserved in the United Kingdom and Ireland*. Cambridge, Cambridge University Press, 1995, 498 p.

#### **Articles et chapitres :**

- BARABANOVA, Kseniya et Alexei KRAIKOVSKI. «The Management of Cholera Epidemics and the Neva River in St. Petersburg in the Nineteenth Century ». *Water History*, vol. 10, n° 2-3, septembre 2018, p. 163-181.
- BITTER, Micheal J. « The Forbes/Maas Chart of St Petersburg », dans CROSS, Anthony (dir.), *St. Petersburg 1703-1825*. New York, Palgrave Macmillan, 2003, p. 30-49.
- CROSS, Anthony. « The English Embankment », dans CROSS, Anthony (dir.), *St. Petersburg, 1703-1825*. New York, Palgrave Macmillan, 2003, p. 50-70.
- DEBATS, Donald A. et Mark LETHBRIDGE. « GIS and the City: Nineteenth-Century Residential Patterns ». *Historical Geography*, vol. 33, 2005, p. 78-98.
- DILLS, Randall. « Cracks in the Granite: Paternal Care, the Imperial Façade, and the Limits of Authority in the 1824 St. Petersburg Flood ». *Journal of Urban History*, vol. 40, n° 3, mai 2014, p. 479-496.
- HATT, Thierry. « Construction d'un système d'information géographique historique pour l'histoire urbaine de Strasbourg, 1674-2003 ». *Revue d'Alsace*, vol. 129, 2003, p. 127-141.
- KEENAN, Paul. « A Space Between Two Worlds : St. Petersburg in the Early Eighteenth Century », dans STOCK, Paul (dir.), *The Uses of Space in Early Modern History*. New York, Palgrave Macmillan, 2015, p. 97-124.
- KNOWLES, Anne Kelly. « Emerging Trends in Historical GIS ». *Historical Geography*, vol. 33, n° 1, 2005, p. 7-13.
- KRAIKOVSKI, Alexei et Julia LAJUS. «Living on the river over the Year. The Significance of the Neva to Imperial Saint Petersburg », dans KNOLL, Martin, Uwe

- LUBKEN et Dieter SCHOTT (éd.), *Rivers Lost, Rivers Regained : Rethinking City-River Relations*. Pittsburgh, University of Pittsburgh Press 2017, p. 235-252.
- KRAIKOVSKI, Alexei et Julia LAJUS. « The Neva as a Metropolitan River of Russia: Environment, Economy and Culture », dans TVEDT, Terje et Richard COOPEY (éd.), *A History of Water*. Londres, Palgrave Macmillan, 2010, p. 343-368.
- MAK, Geert. « Amsterdam as the “Compleat Citie”: A City Plan Read in Five Episodes », dans MUSTERD, Sako et Willem SALET (dirs.), *Amsterdam Human Capital*. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2003, p. 31-48.
- MATLEY, Ian M. « Defense Manufactures of St. Petersburg 1703-1730 ». *Geographical Review*, vol. 71, n° 4, 1981, p. 411-426.
- NAZARENKO, Kirill B. et Maria A. SMIRNOVA. « St. Petersburg Port through Disasters: Challenges and Resilience ». *Journal of Urban History*, décembre 2019, p. 1-21.
- ORFORD, Scott et al. « Life and Death of the People of London: A historical GIS of Charles Booth's Inquiry ». *Health & Place*, vol. 8, avril 2002, p. 25-35.
- PINOL, Jean-Luc. « Les atouts des systèmes d'information géographique – (SIG) pour « faire de l'histoire » (urbaine) ». *Histoire urbaine*, n° 3, 2009, p. 139-158.
- SHAW, Denis J. B. « St. Petersburg and Geographies of Modernity », dans CROSS, Anthony (dir.), *St. Petersburg, 1703-1825*. New York, Palgrave Macmillan, 2003, p. 6-29.
- WATERS, Michael J. « Reviving Antiquity with Granite: Spolia and the Development of Roman Renaissance Architecture ». *Architectural History*, vol. 59, 2016, p. 149-179.
- Thèse :**
- DILLS, Randall. « The River Neva and the Imperial Façade: Culture and Environment in Nineteenth Century St. Petersburg Russia ». Thèse de doctorat (histoire), Urbana, Illinois, University of Illinois at Urbana-Champaign, 2010, 147 p.
- Sites Web :**
- ALPAGE (2010). *alpage.huma-num* [site Web]. Consulté le 6 février 2021. <https://alpage.huma-num.fr/>.
- Bibliothèque Nationale de France data (2020). *BnF data* [site Web]. Consulté le 5 septembre 2020. <https://data.bnf.fr/fr/>.
- National Library of Russia (2015-2020). *NLR, Online Exhibitions* [site Web]. Consulté le 3 septembre 2020. [http://expositions.nlr.ru/eng/ex\\_map/mozaika\\_Saint-Petersburg/plans\\_19\\_century.php](http://expositions.nlr.ru/eng/ex_map/mozaika_Saint-Petersburg/plans_19_century.php).

## Annexes

### Annexe 1 : symbolologie de la figure 46.

- Article en soie
- Corderie
- Raffinage du sucre
- Textiles de coton
- Peinture, laque et teinture
- Cosmétiques
- Tabac
- Tannerie et maroquinerie
- Divers textiles fantaisie
- Fabrication de chariots
- Impression et teintures
- Laine
- Papier et produits papiers
- Produits alimentaires généraux
- Produits chimiques généraux
- Produits de fonderie, construction navale et machinerie
- Produits en caoutchouc
- Produits ferreux
- Verre
- Produits non ferreux
- Vêtements et tricot
- Papier et produits en papier
- Raffinerie de pétrole
- Rendu de suif et broyage d'os
- Produits papiers
- Savon, cire et bougies
- Vin, bière, hydromel et vodka